

MISCELLANEA STORICA LIGURE

PIERO BOLCHINI

LA GRAN BRETAGNA E LA FORMAZIONE
DEL MERCATO ITALIANO (1861-1883)



ANNO I (*Nuova Serie periodica*)

N. 2

UNIVERSITA' DI GENOVA
ISTITUTO DI STORIA MODERNA E CONTEMPORANEA

MISCELLANEA STORICA LIGURE

PERIODICO SEMESTRALE DELL'ISTITUTO DI STORIA MODERNA
E CONTEMPORANEA DELLA FACOLTA DI LETTERE E FILOSOFIA
DELL'UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI GENOVA

ANNO I (*Nuova serie periodica*)

N. 2

SOMMARIO

PIERO BOLCHINI

LA GRAN BRETAGNA E LA FORMAZIONE DEL MERCATO ITALIANO (1861-1883)

Direttore scientifico: Prof. Luigi Bulferetti

Direttore responsabile: Prof. Romain Rainero

Redazione: Istituto di Storia Moderna e Contemporanea, Via Balbi, 6
16126 - Genova

Autorizzazione Tribunale di Genova n. 9388 del 20 ottobre 1968

In copertina: « San Giorgio », nel frontespizio delle *Leges Comperarum
Sancti Georgii*, Genuae apud Antonium Scionicum MDCLXXXVIII.

145356
WITHDRAWN



ed. AGATHA RAMM

MISCELLANEA STORICA LIGURE

PIERO BOLCHINI

LA GRAN BRETAGNA E LA FORMAZIONE DEL MERCATO ITALIANO (1861-1883)



ANNO I (*Nuova Serie periodica*)

N. 2

UNIVERSITA' DI GENOVA
ISTITUTO DI STORIA MODERNA E CONTEMPORANEA

PIERO BOLCHINI

**LA GRAN BRETAGNA E LA FORMAZIONE
DEL MERCATO ITALIANO (1861-1883)**

**SOMERVILLE COLLEGE
LIBRARY**

Premessa

Questo libro è frutto della rielaborazione di ricerche condotte in Inghilterra e in Italia per una tesi di Ph. D., svolta presso la London School of Economics ed approvata nel corso del 1967.

Le relazioni di politica doganale, i rapporti commerciali e quelli finanziari risultavano i principali temi di questa ricerca. Ad essi si collegavano altri problemi, per così dire secondari, quali gli scambi marittimi, i rapporti monetari, le relazioni economiche indirette nell'ambito europeo e mediterraneo.

I capitoli I, VI, VII trattavano in particolare i rapporti di politica doganale; i capitoli II, V, VIII, le relazioni commerciali; infine, i capitoli III, IV, IX, quelle finanziarie. A sua volta il lavoro risultava diviso in tre parti (la prima riguardante gli anni dell'Unificazione fino al 1865; la seconda il decennio 1866-1875; la terza il periodo 1876-1883) in modo da collegare, anche cronologicamente, l'analisi dei vari avvenimenti.

Questo schema è rimasto invariato nel corso della attuale rielaborazione: la tematica si è venuta tuttavia ampliando ed arricchendo. Le relazioni economiche tra Italia e Inghilterra possono essere adeguatamente analizzate solo se inquadrare in una problematica più vasta, quale quella relativa alla corrispondenza dei cicli economici a medio termine, alla conseguenza di fenomeni generali quali la Grande Depressione, alle ripercussioni economiche del processo di divisione del Mediterraneo tra le grandi Potenze europee e così via.

Impostato in questo modo il campo di indagine, è divenuto possibile passare all'esame dell'apporto complessivo offerto dalla Gran Bretagna allo sviluppo economico italiano nel periodo della formazione del mercato unitario.

Spesso gli storici hanno affermato, riprendendo considerazioni che per gli osservatori contemporanei risultavano quasi un luogo comune, che l'Inghilterra della rivoluzione industriale, del libero scambio e del liberalismo costituì uno dei principali punti di riferimento, addirittura il modello per le classi dirigenti risorgimentali nella costruzione del mercato unitario.

Quest'affermazione non è mai stata adeguatamente verificata: a questo fine era necessario esaminare le cause dell'egemonia esercitata dall'economia inglese in campo europeo e i suoi riflessi sull'economia italiana; la reciproca posizione delle opinioni pubbliche durante il periodo in considerazione; l'evoluzione dei due mercati e i loro rapporti con le maggiori Potenze europee quali la Francia e la Germania.

Al fine di dare risalto a questa problematica è stato preferito per questo libro il titolo « La Gran Bretagna e la formazione del mercato italiano (1861-1883) », in luogo di quello precedentemente adottato « Anglo-Italian Economic Relations (1861-1883) ».

Il materiale storico per uno studio di questo tipo risulta vasto e complesso, composto com'è per i suoi principali aspetti da fonti almeno duplici, inglesi e italiane e a volte anche francesi.

Uno sforzo costante è stato compiuto, anche nel corso dell'attuale rielaborazione, per confrontare il materiale storico, italiano e inglese, sottolineando di volta in volta convergenze e divergenze. Difficile a volte può risultare mantenere un perfetto equilibrio nell'utilizzazione del materiale storico di diversa fonte: nel nostro caso il materiale tratto da fonti britanniche può apparire a volte prevalente rispetto a quello di origine italiana. Ciò è dovuto sia alla più completa articolazione della storiografia inglese sull'argomento, sia alla maggiore accessibilità delle fonti, sia infine alla permanenza di chi scrive in Inghilterra durante la stesura di questo lavoro.

Borse di studio del Collegio Borromeo di Pavia - British Council, del Rotary Club di Milano e della London School of Economics hanno reso possibile la mia permanenza in Inghilterra per oltre due anni consentendomi di intraprendere questa ricerca.

In questo periodo i miei "supervisors" alla L.S.E., prof. H. Hearder e prof. A. John mi hanno offerto un aiuto ed un sostegno prezioso non solo come studiosi ma anche come amici fraterni, facilitando in grande misura il mio compito.

Mi è grato inoltre ricordare la premura con cui Mr. Blakiston e Mr. Timings del Public Record Office di Londra, il prof. Talamo per gli Archivi del Ministero degli Esteri e il prof. Masera per gli archivi della Banca d'Italia mi hanno aiutato a consultare materiale non sempre facilmente disponibile per gli studiosi.

Infine, alcune conversazioni con D. Mack Smith, con il prof. Gino Luzzatto, con il prof. C. M. Cipolla, con il prof. C. De Cugis e con il prof. Costantini, sono servite all'impostazione del lavoro e alla chiarificazione delle sue prospettive.

Eventuali difetti e lacune di questa ricerca vanno, ovviamente, attribuiti a chi scrive.

PIERO BOLCHINI

P A R T E I

LE RELAZIONI ECONOMICHE TRA ITALIA E
INGHILTERRA DALL'UNIFICAZIONE AL 1865

CAPITOLO I.

L'AVVENTO DEL LIBERO SCAMBIO

1. Il « Free Trade » e lo sviluppo della politica inglese. 2. Lo sviluppo dei sistemi doganali italiani fino all'Unificazione. 3. Relazioni tariffarie tra Inghilterra e gli Stati italiani prima del 1860. 4. La formazione della rete dei trattati libero-scambisti. 5. Trattato di commercio tra Italia e Inghilterra del 6 agosto 1863.

1. *Il « Free Trade » e lo sviluppo della politica inglese.*

Allorché all'inizio del secolo XX il movimento libero-scambista stava declinando anche in Inghilterra, i suoi principi fondamentali venivano sintetizzati nei seguenti punti da C.F. Bastable¹:

« Esenzione completa da tassazione per le materie prime e rinuncia di ogni forma di protezionismo sui manufatti o sugli articoli di lusso », dal momento che queste imposizioni erano destinate ad intralciare lo sviluppo commerciale e industriale; « abolizione di tutti i dazi sui generi di sussistenza » in quanto diretti a « gravare sull'efficienza dei lavoratori o sul profitto degli industriali »; « adozione di una tariffa semplice e comprensibile basata sulla tassazione di pochi generi di elevato consumo a fini puramente fiscali ».

In evidenza appaiono in questa formulazione gli obiettivi fiscali ed economici del movimento libero-scambista e sufficientemente chiare, seppure in secondo piano, le sue ma-

¹ C. F. BASTABLE, *The Commerce of Nations*, Londra, 1911, pp. 68-69.

trici ideologiche e politiche. In ombra, per contro, è posto il ruolo che la politica libero-scambista occupò nell'evoluzione dell'economia e della società inglese nel secolo XIX, in particolare nel corso dei quaranta anni che passano tra le prime riforme di Huskisson e quelle ultimative di Gladstone.

Un periodo che vide, accanto al compimento della rivoluzione industriale, l'affermarsi progressivo del liberalismo politico, e, in particolare in Inghilterra, il fiorire della scuola utilitaristica in campo culturale. La critica storica ha colto con chiarezza i legami tra questi aspetti: come giustamente afferma J. A. Schumpeter² « la politica libero-scambista significa molto più che un modo particolare di trattare le questioni del commercio estero... il libero scambio non è altro che un elemento di un sistema generale di politica economica... che condiziona ed è condizionato da qualcosa di più generale: una visione o un atteggiamento politico e morale che si afferma in tutti i settori della vita nazionale ed internazionale ».

La scoperta dell'oro in Australia e in California, il compimento della rete ferroviaria in Inghilterra e il suo avvio nei principali Stati continentali, lo sviluppo della rivoluzione industriale caratterizzarono in particolare dopo il 1840 « un mondo traboccante di possibilità di investimento », in continua ed accelerata espansione economica, in cui l'Inghilterra doveva assumere una posizione guida³.

Raggiunto lo stadio di maturità nella rivoluzione industriale con largo anticipo sui possibili concorrenti, il capitalismo inglese doveva rimuovere le barriere del proibizionismo e del protezionismo in tutte le sue forme, in quanto espressione di relazioni commerciali e di sistemi di produzione superati, per raggiungere una ulteriore espansione⁴.

² J. A. SCHUMPETER, *Storia dell'analisi economica*, Torino, 1959, Vol. II, p. 487.

³ J. A. SCHUMPETER, *Business Cycles, A Theoretical, Historical, Statistical Analysis of the Capitalist Process*, Londra e New York, 1939, Vol. I, p. 303 e segg..

⁴ L. A. KNOWLES, *The Industrial and Commercial Revolutions in G.B.*, Londra, 1922, p. 123.

Lo sviluppo della domanda estera⁵, in un'economia come quella inglese caratterizzata da larga disponibilità di materie prime industriali ma con scarse risorse alimentari, diveniva fattore essenziale al pieno impiego delle capacità industriali, all'efficiente utilizzazione delle possibilità di trasporto, della forza-lavoro e dell'alto livello di accumulazione raggiunto.

Acquistare a buon mercato per poter vendere a buon mercato: l'abolizione delle barriere doganali non significava solo espansione della produzione industriale, ma contemporaneamente anche lotta contro le rendite dei proprietari terrieri e strumento (ma la questione è molto controversa) per l'elevazione e la stabilizzazione dei salari reali⁶.

Può ormai apparire chiaro come il libero scambio fosse un elemento della prassi del liberalismo economico o « *laissez faire* » attuato costantemente da tutti i Governi del tempo: non è un caso che l'abolizione delle Leggi sul Grano venisse compiuta da un governo conservatore come quello di Sir Robert Peel, mentre i passi successivi, come l'abolizione delle Leggi sulla Navigazione, fossero proposti da ministeri Whigs.

Come il « *laissez faire* », il libero scambio divenne patrimonio comune dell'intera classe dirigente britannica: con tutto ciò, il movimento libero-scambista non perse la propria individualità, identificandosi, attraverso la scuola di Manchester e l'opera di Cobden, Bright e Gladstone con la dottrina e la prassi del liberalismo politico⁷. Per queste caratteristiche la pacifica rivoluzione borghese che ebbe luogo in Inghilterra in questi anni fu caratterizzata da un lato dal rigido mantenimento del « *laissez faire* », fino alle estreme conseguenze, come la riduzione del bilancio statale, il rifiuto della tassazione progressiva del reddito, l'ostilità nei confronti delle organizzazioni sindacali, dall'altro da una carica riformistica nella sfera politica, che traeva largamente la propria origine dall'utilitarismo radicale.

⁵ J. R. T. HUGHES, *Fluctuations in Trade, Industry and Finance*, Oxford, 1960, p. 4.

⁶ K. MARX, *Free Trade*; a speech, Pref. ENGELS, Boston, 1899; A. BRIGGS, *Victorian cities*, Londra, 1968, p. 118. Cfr. anche A. BRIGGS, *The age of improvement (1783-1867)*, Londra, 1959.

⁷ B. RUSSELL, *Storia delle idee del secolo XIX*, Verona, 1961, p. 181 e segg..

Né tra questi elementi pareva esservi contraddizione: soltanto la minore interferenza possibile da parte dello Stato nelle attività dei cittadini poteva consentire loro di sviluppare nella misura maggiore possibile le proprie attività e la ricchezza comune. Soltanto togliendo gli ostacoli alla libera iniziativa dei singoli si potevano poi realizzare le riforme politiche e sociali desiderate.

Di qui discendevano anche importanti conseguenze per la politica estera e coloniale britannica. Stretto alleato del liberalismo, il movimento libero-scambista esprimeva apertamente la propria ostilità verso la Santa Alleanza e i regimi assolutisti che ad essa si appoggiavano. Essi erano visti come nemici non solo del liberalismo politico, ma anche di quello economico, perpetuatori della politica protezionista e delle interferenze statali nel libero commercio. Al contrario, forme di governo liberali e nazionaliste apparivano destinate, come espressione della borghesia imprenditoriale ed illuminata, ad attuare regimi costituzionali simili a quello inglese, a favorire la libertà di commercio e l'espandersi delle relazioni economiche.

Questo atteggiamento non doveva tuttavia significare un sostegno diretto, una politica di ingerenza e di intervento negli affari interni degli altri Paesi anche in casi di contrasto tra forze liberali e assolutiste. La politica estera inglese poteva adoperarsi al fine di impedire l'intervento altrui, di preservare la pace, di trovare attraverso il concerto delle Potenze una mediazione che favorisse l'affermarsi del liberalismo in Europa: la guerra, tuttavia, anche se diretta verso fini giusti, rimaneva ugualmente un male. Soltanto in periodi di pace e di prosperità potevano essere introdotte le riforme politiche ed economiche verso le quali il movimento tendeva. Soltanto in assenza di guerra la diplomazia inglese poteva esercitare pressioni effettive sugli altri Governi per ottenere riduzioni tariffarie, l'abolizione dei dazi differenziali nei confronti della navigazione inglese e l'estensione delle concessioni accordate alla nazione più favorita⁸.

⁸ B. RUSSELL, *op. cit.*, p. 200; O. BARIÉ, *Idee e dottrine imperialistiche nell'Inghilterra vittoriana*, Bari, 1953, p. 20 e segg..

Anche il sistema coloniale, con i suoi privilegi e monopoli, con la politica di armamenti e di espansione delle spese statali che comportava, era visto come una possibile minaccia al progresso degli ideali del libero scambio.

Certo, neppure Cobden e Bright proposero l'abbandono dell'India; né la classe di governo inglese nella sua globalità rinunciò alla guerra come mezzo di difesa e di promozione degli interessi inglesi in questo periodo. Tuttavia non vi è dubbio che, in particolare dopo la guerra di Crimea, questa impostazione si rafforzasse fino a divenire egemonica.

In breve, la politica estera, in conformità a quella interna, doveva essere diretta al mantenimento di una situazione internazionale più vicina possibile ad un mercato di perfetta concorrenza, all'interno della quale le forze economiche potessero operare in piena libertà.

Tanto naturali, semplici, universali apparivano queste proposizioni ai libero-scambisti inglesi da farne degli assiomi, e da attribuire al libero scambio la ragione essenziale della ricchezza inglese. Era questa probabilmente una condizione per assumere iniziative unilaterali, senza attendere il consenso di altre Potenze, che avrebbe ritardato il successo di tale politica.

2. *Lo sviluppo dei sistemi doganali italiani fino all'Unificazione.*

Anche altri Stati europei, seppur in modo meno organico, stavano in questo periodo muovendosi verso il libero scambio. Il Governo francese ridusse due volte le tariffe nel 1853 e nel 1855; lo Zollverein tedesco e l'Austria introdussero alcune significative riduzioni nel corso della stipulazione del trattato del 1853; perfino la Russia sembrò compiere qualche passo verso la liberalizzazione del proprio sistema doganale⁹. Tutto ciò non poteva non avere ripercussioni anche in Italia: riduzioni significative delle tariffe vennero compiute a più

⁹ P. W. L. ASHLEY, *Modern Tariff History*, Londra, 1920, p. 154 e segg.

riprese da quasi tutti gli Stati, in particolare dopo il 1850. Con tutto ciò, a buon diritto si può affermare che la caratteristica principale del sistema doganale degli Stati italiani prima della Unificazione fosse costituita dallo sviluppo contraddittorio e disarticolato delle loro politiche. In diverse occasioni, specialmente durante il decennio 1840-50, erano stati presentati alcuni progetti diretti alla costituzione di una unione doganale sull'esempio dello Zollverein tedesco¹⁰, ma essi non furono mai portati a compimento.

La preservazione delle barriere e delle divisioni esistenti nella penisola appariva agli Stati italiani condizione necessaria alla loro lotta per la sopravvivenza: di conseguenza, riforme di questa natura divennero subordinate alla soluzione del problema principale, vale a dire della unificazione politica.

Lo sviluppo del sistema piemontese verso il libero scambio dopo il 1848 è stato sufficientemente studiato poiché ha avuto una forte influenza sulla formazione della politica commerciale del Regno d'Italia.

Attraverso la riduzione dei dazi, introdotta a mezzo trattati e unilateralmente, il Governo di Torino intese stabilire un sistema di protezione più moderata a favore dell'industria locale e di libero scambio nei confronti dell'agricoltura. In accordo con questa politica, mentre tutte le materie prime erano esentate, dazi a fini fiscali venivano imposti su alcuni articoli di esportazione come la seta e l'olio di oliva. Queste misure incontrarono un grande successo: non soltanto contribuirono al processo di specializzazione ed intensificazione dell'agricoltura, come esse erano state espressamente proposte da Cavour¹¹, ma ebbero una influenza più ampia e profonda. La politica commerciale divenne uno dei cardini della strategia del governo liberale: nel campo economico essa accentuò la liquidazione di sistemi arretrati ed autosufficienti di produzione, la trasformazione del capitale in forme più

¹⁰ G. LUZZATTO, *Storia economica dell'età moderna e contemporanea*, Padova, 1938, Vol. II, p. 33.

¹¹ L. CHIALA, *Lettere edite e inedite di C. Cavour*, Roma, 1883. R. ROMEO, *Dal Piemonte sabaudo all'Italia liberale*, Torino, 1963, p. 138. R. LURAGHI, *Pensiero e azione economica del conte Cavour*, Torino, 1961, p. 84.

sviluppate, mentre nel campo politico tese a sottolineare le connessioni della politica perseguita da quel Governo con quella delle maggiori Potenze europee.

Il sistema doganale del Granducato di Toscana, stabilito dalla riforma del 1787, era diventato celebre in Europa, e specialmente in Inghilterra, come un modello di legislazione libero-scambista. Significativamente, R. Cobden durante il suo viaggio in Europa nel 1846 per propagandare il libero scambio, affermava a Firenze « di essere venuto in Toscana con i sentimenti di un credente che visita i luoghi santi della propria fede »¹². Malgrado questa fama e tali riconoscimenti, il libero scambio era divenuto in Toscana, al contrario di quanto stava accadendo in Piemonte in questo periodo, l'espressione di una economia piuttosto statica e conservatrice. Infatti, prevedendo l'esenzione o dazi molto lievi sui manufatti di importazione e imponendo nel contempo per fini fiscali diritti comparativamente pesanti sull'esportazione, esso tendeva a scoraggiare lo sviluppo economico del settore industriale. Tale politica, se favoriva gli interessi commerciali ed agrari determinava una situazione di stagnazione nei confronti di altre economie, caratterizzate dallo sviluppo della rivoluzione industriale.

In contrasto con l'evoluzione libero-scambista di questi Stati, le politiche del Regno delle Due Sicilie, degli Stati pontifici, delle province austriache della Venezia e della Lombardia erano ispirate a principi protezionisti e proibizionisti. Si deve tuttavia sottolineare che al di là di queste somiglianze i propositi di questi sistemi divergevano sostanzialmente.

Il sistema austriaco, che attraverso una unione doganale comprendeva anche i piccoli ducati dell'Italia centrale, era diretto al mantenimento e al rafforzamento della difficile unità politica ed economica tra le diverse province dell'Impero asburgico e a incrementare al massimo la tassazione per coprire il cronico deficit delle finanze di Vienna¹³.

¹² J. MORLEY, *The Life of Richard Cobden*, Londra, 1903, Vol. I, p. 419.

¹³ Si vedano a proposito anche i commenti dei consoli inglesi a Milano e a Venezia, B.P.P. 1856, Vol. LVII, p. 285, Harris da Venezia; 1862, Vol. LVIII, p. 494, Otway da Milano.

D'altra parte i sistemi doganali dei Governi di Napoli e di Roma tendevano alla perpetuazione di strutture assolutiste, caratterizzate da vaste zone di decomposizione feudale accanto a ristretti centri di produzione industriale e di agricoltura sviluppata e specializzata. È tuttavia possibile delineare una lenta evoluzione nel sistema borbonico durante gli ultimi decenni ¹⁴.

Dopo il 1845 furono firmati una serie di trattati con le più importanti Potenze mondiali come l'Inghilterra ¹⁵, la Francia, la Sardegna, la Russia e gli Stati Uniti; nel 1854 i dazi differenziali nei confronti delle esportazioni indirette di queste Potenze furono aboliti; nel 1860 l'ultimo Governo napoletano introdusse un sistema doganale meno restrittivo accanto ad altre misure ispirate a principi liberali.

Era ormai troppo tardi: è tuttavia significativo che i Borboni fossero spinti a concedere una costituzione liberale e a mettere in atto un sistema liberista in un disperato tentativo di sopravvivenza. Infatti, in circostanze differenti e con significati in parte diversi da quelli assunti in Inghilterra, libero scambio e liberalismo apparivano strettamente correlati anche alla borghesia italiana alla vigilia e durante il processo di unificazione nazionale ¹⁶.

3. *Relazioni tariffarie tra la Gran Bretagna e gli Stati italiani prima del 1860.*

Difficilmente i trattati commerciali possono essere considerati come momenti di svolta nella storia: generalmente

¹⁴ D. DE MARCO, *L'economia degli Stati italiani prima dell'Unità*, in « Rassegna Storica del Risorgimento », Anno XLIV, Fasc. II-III, pp. 191-258, 1957.

¹⁵ Il trattato tra Inghilterra e Regno delle Due Sicilie seguì alla soluzione della vertenza relativa al monopolio sugli zolfi, che aveva causato una grave crisi nelle relazioni tra i due Stati. Cfr. R. W. RAWSON, *On the sulfur trade of Sicily and the commercial relations between that country and G.B.*, in « Journal of the Royal Statistical Soc. » Vol. II, p. 446.

¹⁶ C. RAINONE, *Liberisti e liberali: pensiero economico e pensiero politico in Italia avanti il 1861*, in *Nuove Questioni di Storia del Risorgimento e dell'Unità d'Italia*, Milano, 1961, p. 520 e segg..

essi risultano espressione e conseguenza di sviluppi più vasti che, come tali, sono soltanto indirettamente presenti negli accordi tra le parti contraenti.

Tuttavia, a causa della precisione giuridica di un linguaggio codificato da una lunga tradizione; per il fatto che le clausole contenute impegnano le parti su importanti questioni quali il trattamento dei sudditi, la navigazione e il commercio; a causa della loro natura che lega strettamente i trattati alle strutture dell'economia, essi rappresentano un campo interessante per esaminare le politiche commerciali dei vari Stati, i propositi dei diversi Governi e l'evoluzione delle relazioni internazionali.

In questa luce i trattati commerciali in vigore nel 1860 tra Gran Bretagna e i vari Stati italiani presentano un certo interesse. Essi erano stati negoziati in epoche differenti: il più vecchio era quello firmato tra Inghilterra e Regno delle Due Sicilie il 25 giugno 1845, seguito dal trattato tra Inghilterra e Granducato di Toscana del 5 aprile-12 giugno 1847 e da quello tra Regno Unito e Regno di Sardegna del 27 febbraio-8 aprile 1851.

A questi debbono essere aggiunti il trattato tra Inghilterra e Austria del 3 luglio-14 settembre 1838 in relazione al Vice Regno del Lombardo-Veneto e le « dichiarazioni concernenti il trattamento dei bastimenti e del commercio tra Gran Bretagna e Stati pontifici » scambiate il 17 novembre 1853, anche se ovviamente questi non possono essere considerati nella stessa categoria degli altri ¹⁷.

Non è difficile indicare le differenze tra questi accordi, dal momento che essi riflessero due periodi contrastanti delle relazioni commerciali internazionali.

Le stipulazioni contenute nei trattati tra Inghilterra e Regno delle Due Sicilie, Granducato di Toscana e Impero austriaco assicuravano reciprocamente trattamento uguale a

¹⁷ British and Foreign State Papers, Trattato anglo-austriaco, Vol. XXVI, p. 677. Trattato tra R.U. e Regno delle Due Sicilie, Vol. XXXIII, p. 19. Trattato tra R.U. e Granducato di Toscana, Vol. XL, p. 81. Trattato anglo-sardo, Vol. XL, p. 81. Dichiarazione scambiata tra R.U. e Stati pontifici, Vol. XLII, p. 30.

quello concesso ai rispettivi sudditi soltanto al commercio e alla navigazione diretta fra gli Stati e i possedimenti delle parti contraenti, mentre dazi differenziali erano imposti nei confronti della navigazione e del commercio indiretti ¹⁸.

Per contro il trattato tra Sardegna ed Inghilterra aveva a fondamento, come espressamente dichiarato nel preambolo, l'emendamento alle Leggi di Navigazione decretato dal Parlamento inglese il 26 giugno 1849 e l'abolizione dei dazi differenziali approvata dal Governo di Torino il 2 luglio 1850.

Su queste basi l'accordo stipulava l'eguaglianza di trattamento della navigazione a quello dei rispettivi sudditi, insistendo particolarmente sulla parificazione del commercio indiretto, dei rimborsi e delle facilitazioni portuali ¹⁹.

La sola restrizione mantenuta nel trattato riguardava il commercio di costa che « ciascuna parte contraente riserva a se stessa » (art. IX). Tuttavia una convenzione aggiuntiva del 9 agosto 1854-22 marzo 1855 aboliva questa clausola aprendo reciprocamente la navigazione costiera ai bastimenti dei due Paesi con trattamento parificato ²⁰. Sulle altre questioni relative al trattamento dei sudditi, ai rapporti consolari, ecc., i trattati tra Inghilterra e Sardegna e Inghilterra-Regno delle Due Sicilie non contenevano divergenze di rilievo. Entrambi i trattati stipulavano gli stessi diritti e privilegi per i sudditi rispettivi: caratteristica più importante, entrambi contenevano la clausola della nazione più favorita (articolo IX trattato Gran Bretagna-Sardegna; art. VI trattato Gran Bretagna-Regno delle Due Sicilie) soltanto in forma condizionale. Le parti si impegnavano ad estendere l'un l'altra « in tutto ciò che riguarda dazi doganali e navigazione » ogni privilegio o favore che l'una o l'altra avessero da un'altra Potenza « gratuitamente se la concessione a questo altro Stato sarà stata gratuita o in cambio di un compenso per quanto possibile di

¹⁸ Il trattato tra R.U. e Regno delle Due Sicilie soppiantava una convenzione firmata nel 1816, mentre l'accordo con il Granducato di Toscana era il primo trattato commerciale firmato tra i due Stati.

¹⁹ Si vedano in particolare gli articoli II, V, VII del trattato.

²⁰ Una convenzione simile venne stipulata anche con il Granducato di Toscana il 30-12-1854. B.F.S.P.: R.U.-Sardegna, Vol. XLIV, p. 76; R.U.-Granducato di Toscana, Vol. XLIV, p. 79.

uguale effetto e valore, da essere concordato attraverso accordo reciproco, se la concessione fosse stata condizionale » ²¹.

Dopo i sostanziali progressi compiuti in particolare tra il 1850 e 1854 ²², difficile era prevedere un ulteriore sviluppo nelle relazioni di politica commerciale tra gli Stati regionali italiani e l'Inghilterra. Le concessioni possibili, tenendo conto anche delle necessità fiscali, erano state fatte: ulteriori passi in avanti attendevano lo sbocco della situazione politica interna della Penisola.

4. *La formazione della rete dei trattati libero-scambisti.*

L'anno 1860 segna certamente, dopo il 1846, il periodo più significativo nella storia del libero scambio in Europa. Infatti se la data precedente aveva segnato, attraverso l'abolizione delle Leggi sul Grano, il suo trionfo in un solo Paese, il 1860 vide attraverso il trattato di commercio anglo-francese, la sua espansione a sistema internazionale su scala europea.

È difficile oggi aggiungere qualcosa di nuovo a quanto è già stato scritto sui negoziati tra Cobden e Chevalier, sul loro sviluppo e successo finale.

Le origini, i caratteri e le conseguenze del Trattato sono stati studiati a fondo da storici dell'economia e della diplomazia. Molte pagine sono state scritte per illustrare il panico contro la Francia che aveva colpito l'opinione pubblica inglese durante il 1859-1860; la politica di guerra di Palmerston; l'opposizione di Bright, Cobden, Gladstone — vale a dire dei liberali in contrapposizione sia ai Whigs sia ai Tories —, contro ogni tentativo di suscitare una crociata difensiva contro l'Impero francese; l'idea di un trattato di commercio « come antidoto contro la passione per la guerra »; il successo delle trattative che non solo aveva rinsaldato le relazioni politiche

²¹ Come dichiarava il preambolo del trattato era « in compenso dei vantaggi accordati al Regno sardo dal presente trattato », che il governo di Torino concedeva al commercio britannico le riduzioni tariffarie concordate nel trattato con il Belgio.

²² « The Times », 30-11-1855, *The visit of the King of Sardinia to England*.

con la Francia ed aperto una nuova era ai rapporti commerciali, ma aveva anche impegnato il Governo britannico ad un bilancio di stretta economia²³.

2.
3. Rompendo la tradizione di riduzione unilaterale delle tariffe, Gladstone aveva convenuto con la stipulazione del trattato di rimuovere gli ultimi dazi protettivi sulle esportazioni francesi in Inghilterra come quelli sulla seta, manufatti di lana, di lino, vetri, cuoi, ecc., di abbassare i dazi fiscali sul vino e prodotti alcoolici e di abolire i dazi differenziali a favore dei vini coloniali²⁴.

L'estensione di questi provvedimenti al fine di ottenere una più vasta riforma del sistema fiscale inglese caratterizzò l'impostazione del « Grande Bilancio » formulato da Gladstone per l'anno seguente.

Poiché essi venivano applicati « erga omnes » il movimento libero-scambista poteva affermare di aver raggiunto completamente i suoi obiettivi politici, sociali ed economici: secondo l'espressione usata da Gladstone, l'anno 1860 segnò il suo zenith²⁵.

Le conseguenze del trattato furono di natura diversa, ma di significato non minore per l'economia francese. Esso certamente venne imposto dal Governo imperiale contro la forte opposizione della borghesia industriale, che temeva l'invasione del mercato nazionale da parte dei prodotti inglesi.

A dispetto di ciò, come ben sottolinea A. L. Dunham, i suoi fini economici furono diretti ad accelerare e alimentare il processo di accumulazione nei diversi settori industriali²⁶.

²³ J. MORLEY, *The Life of R. Cobden*, Londra, 1903, Vol. II. G. M. TREVELYAN, *The Life of J. Bright*, Londra, 1925; R. COBDEN, *Three Panics*, Londra, 1862, pp. 40-152.

²⁴ F. W. HIRST, *Gladstone as a Financier and Economist*, Londra, 1931, pp. 176-229. Gladstone in questa occasione abolì complessivamente 371 dazi. La tariffa inglese si componeva ora di sole 48 voci, di cui 33 potevano essere considerate nominali. Sulle rimanenti 15, quali il vino e gli alcoolici, lo zucchero, il tè, dazi comparativamente elevati avevano un carattere quasi esclusivamente fiscale.

²⁵ J. MORLEY, *The Life of E. Gladstone*, Londra, 1903, Vol. II, pp. 23-27.

²⁶ A. L. DUNHAM, *The Anglo-French Treaty of Commerce of 1860 and the Progress of the Industrial Revolution in France*, Ann Arbor, 1930, pp. 179-294.

Secondo gli intendimenti del Governo di Parigi, la liberalizzazione del sistema doganale avrebbe dovuto condurre ad un livello di prezzi sul mercato interno più vicino alle condizioni prevalenti sul mercato internazionale e consentire al sistema industriale francese di raggiungere un più efficiente grado di specializzazione. Una politica di questo genere non poteva sottintendere misure di liberalizzazione completa come nel caso inglese: al contrario proponeva un sistema doganale caratterizzato da dazi lievemente protettivi e dalla formazione di una rete di trattati.

La portata del trattato anglo-francese in campo internazionale fu di primaria importanza: esso non solo stabilì un « esempio », ²⁷ ma in un certo senso obbligò le altre Potenze europee a muovere in direzione del libero scambio quasi come una necessità: infatti la Francia, attraverso la sua nuova tariffa convenzionale, poteva applicare dazi differenziali contro il commercio di quei Paesi che non avessero rinnovato i propri accordi commerciali sulla base dei nuovi livelli tariffari stipulati con l'Inghilterra.

Nei mesi successivi le diplomazie inglesi e francesi si impegnarono a fondo al fine di ottenere la massima estensione possibile della rete dei trattati libero-scambisti. La loro opera fu generalmente coronata da successo: il trattato anglo-francese infatti aveva agito da catalizzatore, accelerando un processo già avviato da tempo. La rivoluzione industriale aveva raggiunto almeno parzialmente la propria maturità anche in altri Stati europei, come il Belgio, l'Olanda, la Germania: in grado minore, le condizioni osservate per la Francia e per l'Inghilterra erano divenute prevalenti anche in questi Paesi. Del resto, anche per economie prevalentemente agricole, una riduzione dei dazi e l'ingresso nella rete di trattati poteva presentare alcune attrattive: da tempo ormai il prezzo delle derrate agricole era in aumento ²⁸, e una espansione del commercio estero poteva apparire vantaggiosa, anche al di fuori di considerazioni di natura industriale.

In queste condizioni il primo Governo italiano elaborò il

²⁷ A. DUNHAM, *op. cit.*, p. 141.

²⁸ Tariff Commission Report, Agriculture, Londra, 1904, p. 11.

primo sistema tariffario per il mercato unificato. Scartata per gli avvenimenti politici l'idea di una unione doganale, venne adottata la tariffa piemontese, con varie riduzioni in particolare in relazione ai tessuti e filati.

Una prima sistemazione definitiva giunse solo con la firma del trattato con la Francia: in pratica il Governo italiano faceva propri i limiti raggiunti nel trattato anglo-francese, spesso ponendo la propria tariffa al di sotto di essi.

Il significato e le conseguenze per l'economia italiana di un sistema così avanzato di libero scambio, sono state a lungo discusse; né vale la pena riprendere in questa sede²⁹. Certo le pressioni e le ragioni politiche ebbero un peso considerevole; né le condizioni dell'economia nazionale potevano essere a fondo conosciute; né infine venne proposta alcuna alternativa al sistema adottato. D'altra parte l'inserimento dell'Italia nella rete dei trattati libero-scambisti presentava aspetti diversi e contrastanti rispetto ad analoghe misure adottate da altri governi. La rivoluzione industriale era infatti assai più arretrata che in altri Paesi europei e la unificazione del mercato interno ancora inattuata³⁰.

La strada scelta significava da un lato favorire lo sviluppo dell'agricoltura e del commercio a danno dell'industria³¹; dall'altro sottoporre il mercato unificato alle condizioni del mercato internazionale durante il periodo di piena maturità della rivoluzione industriale in Europa³². Una politica coraggiosa, non v'è dubbio, ma imboccata quasi alla cieca.

²⁹ W. SOMBART, *La politica commerciale dell'Italia dall'Unificazione del Regno*, Torino, 1896, p. 286. E. CORBINO, *Annali di economia italiana*, Città di Castello, Vol. I, p. 246. L. IZZO, *Vicende della politica commerciale italo-francese dal 1860 al 1892*, R.S.R.I., 1957 - Anno XLIV, p. 390 e segg..

³⁰ G. LUZZATTO, *L'economia italiana nel primo decennio dell'Unità*, R.S.R.I., Anno XLIV, 1957, N. II-III, p. 285.

³¹ R. MORANDI, *Storia della grande industria in Italia*, Bari, 1931, p. 48. G. MORI, *Studi di Storia dell'Industria*, Roma, 1967, p. 23.

³² E. SERENI, *Il capitalismo nelle campagne, 1860-1900*, Torino, 1948, *La formazione del mercato nazionale*, p. 21 e segg..

a full knowledge of the economic conditions
of the country and without a unified national
market.

5. Trattato di commercio tra Italia e Inghilterra del 6 agosto 1863.

Neppure nei momenti più caldi della crisi politica e militare del 1860, l'opinione pubblica e la diplomazia britannica lasciarono cadere il problema della sistemazione futura dei rapporti doganali con l'Italia.

Allorché sembrava che si dovesse giungere ad una unione doganale, i rappresentanti britannici nelle diverse capitali italiane ricevettero sistematicamente istruzioni da parte del Foreign Office « di premere per una riduzione dei dazi protettivi piemontesi sui tessuti e di richiedere che essi venissero trasformati in dazi *ad valorem* anziché a peso »³³.

Sulla stampa britannica apparvero parecchi articoli sull'argomento, che esortavano gli statisti italiani a concordare una tariffa basata « sugli aspetti più liberali dei sistemi doganali del Piemonte e della Toscana »³⁴.

Alla fine del 1860 Gladstone consegnava al suo amico Lacaita, eletto deputato nel primo Parlamento italiano, una lunga lettera per Cavour, che può essere citata come esempio di applicazione dei principi del libero scambio alle relazioni internazionali³⁵.

³³ B.P.P. 1861, LVII, *Correspondence respecting the Changes in the Italian Tariff*, Russell to Hudson, 10-12-1859.

³⁴ « The Economist », 11-5-1861, *The old Italian and the Sardinian Tariff*.

³⁵ E' possibile in questa sede riportare solo le conclusioni di questa lettera piuttosto enfatica, ma interessante: « È stato non solo al fine di aumentare il commercio che abbiamo concluso il trattato con la Francia, ma per le benedizioni che l'aumento del commercio usualmente arreca: pace, sicurezza, buona volontà. In accordo con le mie simpatie verso l'Italia e gli italiani, è mio desiderio che con questo Paese in particolare si possano stabilire tutti i rapporti commerciali che le sagge disposizioni della Provvidenza, se non le ostacoliamo, consentiranno. Io spero e prego che oscuri intrighi, meschini timori, ristretti interessi non impediscano all'Italia di assumersi in questo importante settore il ruolo che le è richiesto dal suo dovere e dal suo interesse, dalle sue tradizioni e dalle sue speranze. I nostri ultimi dazi protettivi proprio durante quest'anno sono stati cancellati dalla tariffa. Non abbiamo niente da chiedere per noi

Gladstone to Lacaita
for Cavour

Comunque, a causa del necessario riconoscimento del nuovo Regno da parte della Gran Bretagna e poi dei negoziati franco-italiani, le diplomazie inglese e italiana non iniziarono contatti diretti su questioni doganali prima del maggio del 1862.

Innanzitutto le parti concordarono che l'Inghilterra si sarebbe astenuta dal chiedere concessioni tariffarie mentre erano in corso i negoziati con la Francia: questa infatti avrebbe potuto avvantaggiarsi di tali concessioni senza offrire alcun compenso³⁶. A loro volta i negoziatori italiani, D'Azeglio e Marliani chiesero la riduzione di dazi su otto articoli e l'abolizione totale su ventidue voci: le richieste più importanti riguardavano i dazi sui vini, sui legnami e sui prodotti contenenti zucchero, come marmellate, dolciumi, ecc..

Dopo qualche discussione tra il Foreign Office e il Tesoro britannico, tutte le proposte dei rappresentanti italiani furono respinte per motivi diversi, ma soprattutto per considerazioni di ordine fiscale³⁷. Né da parte italiana si insistette molto sull'unica richiesta di un certo rilievo, vale a dire la riduzione del dazio sui vini. Ciò fu probabilmente dovuto alle considerevoli riduzioni apportate nelle tariffe inglesi nel corso degli anni precedenti.

Dopo questi scambi, le discussioni vennero lasciate cadere e furono riprese solo all'indomani della firma del trattato di commercio italo-francese del 20 gennaio 1863. Secondo quanto Manna, ministro dell'Agricoltura, Industria e Commer-

stessi... L'opinione pubblica qui, mi è gradito affermarlo, segue con calore la causa italiana: ma questo sentimento verrà rafforzato e stimolato col trovare che ciò non avviene per privarsi dei vantaggi che seguono ad una saggia politica commerciale ». B.M. A.M. 44233, *Gladstone Papers*, Vol. CXLVIII, p. 508, 11-12-1860. Cavour non fu molto toccato da questo sfoggio di eloquenza; a Lacaita rispose: « Dite a questo buon amico che predica a dei convertiti », cfr. C. LACAITA, *An Italian-Englishman*, Sir J. Lacaita, Londra, 1933, p. 157.

³⁶ « The Times », 16-11-1864, *The Foreign Office and the Board of Trade*, Mr. Leyland on Anglo-Italian Negotiations.

³⁷ P.R.O. TI/63664/12204, 7-6-1862, D'Azeglio a Russell; 21-7-1862, Il segretario del B. of T. al Tesoro sostenendo le proposte italiane; 5-8-1862 la risposta del Tesoro che respinse le proposte italiane.

Broken 5/1 & then resumed after 10
Banno-Itakari Treaty 7/1863
Broken 21 once more in the 65

cio scriveva a Sackville West, segretario della Missione britannica a Torino, il principio perseguito nel corso dei negoziati con la Francia, era consistito nel paragonare le singole voci della tariffa francese con quelle fissate nella tariffa italiana. « Allorché questi dazi risultarono uguali o inferiori ai primi, si dovevano mantenere le tariffe italiane senza alcun cambiamento. In tutti i casi in cui fossero risultate superiori sarebbero stati ridotte in modo più o meno marcato e in un tempo variabile » ³⁸.

Poco dopo una bozza di trattato, redatta da Sackville West « dopo aver parlato con i ministri italiani alle Finanze e al Commercio » ³⁹ veniva rifiutata dal Gabinetto inglese, poiché non conteneva accordi tariffari. Come controproposta Russell inviò una nuova bozza, che in aggiunta conteneva un articolo comprendente riduzioni nella tariffa italiana sui dazi relativi a tessuti misti, iuta e porcellane.

Manna rifiutò queste proposte e il 6 giugno Russell inviò istruzioni a Hudson di interrompere i negoziati. « Il Governo inglese non è disposto a presentare al Parlamento un nuovo trattato commerciale con l'Italia finché alcuni tra i più ovvi difetti della sua tariffa non siano stati emendati... Esso è dell'opinione che la sua conclusione... debba seguire anziché precedere la promessa revisione » ⁴⁰.

Nella risposta Manna sottolineava che tutte le richieste italiane erano state rigettate dal Governo inglese; che ciò nondimeno erano stati offerti al commercio britannico « tutti i vantaggi accordati alla Francia »; che oltretutto le riduzioni richieste avrebbero dovuto essere estese dall'Italia « senza

³⁸ F.O. 45/40 N. 33, West a Russell, 11-2-1863.

³⁹ F.O. 45/40 N. 26, West a Russell, 25-1-1863, La risposta di Russell: F.O. 45/38 N. 50 25-5-1863, Russell a Hudson. La bozza di Russell era accompagnata da un memorandum del B. of T. in cui si spiegavano le ragioni delle richieste inglesi. I dazi in questione, tratti dalle tariffe francesi, avevano carattere protezionistico: « In Italia non esistono industrie di questo tipo e il Governo converrà sulla inopportunità di far sorgere delle nuove industrie sotto la copertura di dazi protettivi ».

⁴⁰ F.O. 45/38 - N. 59 - 6-6-1863, Russell a Hudson.

alcun compenso da parte dell'Inghilterra, alla Francia, al Belgio e alla Svezia » ⁴¹.

Sembrava che si fosse raggiunto un punto morto: ma la questione non era certo grave. Entrambe le parti si erano spinte molto avanti nell'applicazione del libero scambio attraverso i rispettivi trattati con la Francia ed erano ora aliene dall'offrire nuove concessioni ad altre Potenze, senza una necessità assoluta ⁴².

Fu sufficiente infatti che Sir James Hudson esercitasse poco dopo la sua ben nota abilità diplomatica con Lord John Russell perché i negoziati fossero ripresi e portati a termine con successo.

Un mese dopo la rottura egli chiese a Minghetti, allora primo ministro italiano, « se era sua intenzione imporre dazi differenziali nei confronti dei prodotti e manufatti inglesi al momento della entrata in vigore del trattato con la Francia » ⁴³.

Posta in tal modo, la questione non poteva offrire altre soluzioni se non la firma del trattato. Minghetti, e dopo di lui, Manna, risposero che, dal momento che i trattati tra Inghilterra e Piemonte e tra Inghilterra e Regno delle Due Sicilie contenevano la clausola della nazione più favorita soltanto in forma condizionale, la Gran Bretagna non aveva alcun diritto di richiedere le riduzioni doganali che l'Italia aveva concesso alla Francia senza offrire compensi adeguati. Il Parlamento italiano avrebbe considerato la questione della revisione della tariffa « nel corso della prossima sessione »:

⁴¹ F.O. 45/42 - N. 68 - 13-6-1863, Hudson a Russell - allegata Manna a Hudson - 11-6-1863.

⁴² Forse vi furono anche altri motivi di natura parlamentare per questa rottura. Proprio in questi mesi alcuni deputati conservatori attaccarono la politica di Russell, non più sulla base della difesa del legittimismo come avveniva in precedenza, ma perché l'unificazione e la adozione della tariffa piemontese, rischiava di danneggiare gli interessi commerciali inglesi. « The Economist », 13-12-1862, *The trade with Italy and Mr. Pope Hennessy*; 23-5-1863, *Mr. Peruzzi reply to Lord Lennox*. « The Times », 5-12-1862, *English trade with Italy*.

⁴³ F.O. 45/42 - N. 83 - 16-7-1863 - Hudson a Russell - allegato Manna a Hudson - 14-7-1863.

44

fino allora i dazi sui prodotti inglesi sarebbero stati imposti secondo la tariffa generale. Non meno persuasivi e pressanti risultarono le argomentazioni aggiunte da Sir James Hudson nella lettera al proprio ministro degli Esteri: il Gabinetto italiano accettava pienamente, con la sola eccezione dell'articolo terzo, la bozza del trattato proposta da Lord Russell; nessun trattato avrebbe potuto soddisfare interamente le aspettative dell'industria inglese da un lato e degli agricoltori italiani dall'altro; soprattutto, e questo costituiva l'argomento principale, « al presente non è facile indicare quale trattato sia in vigore tra Italia e Gran Bretagna. I consoli inglesi nel Sud fanno riferimento al trattato con il Regno delle Due Sicilie. La Legazione si richiama all'applicazione dello Statuto indipendentemente da quel trattato e ai diritti che derivano dal trattato al Regno di Sardegna... Sebbene non siano finora sorti problemi seri... non vi è ragione perché allo stato degli accordi presenti tra Inghilterra e Italia questioni di natura complessa e delicata non debbano insorgere nel prossimo futuro.

Perciò io sono sempre stato dell'opinione che il metodo migliore per far fronte alle mutate condizioni politiche e commerciali dell'Italia consista nel sottoscrivere un trattato di amicizia e di commercio, tralasciando questioni particolari ».

Il 28 luglio Russell istruiva il rappresentante britannico a Torino di concludere i negoziati « immediatamente... prima della ratifica del trattato tra Francia e Italia »⁴⁴. Il 6 agosto il trattato di commercio tra Italia e Inghilterra veniva firmato a Torino da Sir James Hudson e Manna⁴⁵.

L'accordo conteneva 21 clausole relative al commercio, alla navigazione (incluso il commercio di costa), ai diritti e privilegi dei sudditi di ciascuna parte contraente che risiedesse negli Stati e Possedimenti dell'altra. La sua durata era prevista « per dieci anni dalla data di ratificazione o oltre, fino al termine di 12 mesi dopo che una delle parti contraenti

⁴⁴ F.O. 45/38 - 28-7-1863 - N. 73- Russell a Hudson - F.O. 45/42 tel. Hudson a Russell - 1-8-1863 - Esame della bozza da parte del governo italiano - F.O. 45/39 - 3-8-1863 - N. 79 Russell a Hudson - Risposta inglese ed ultime modifiche della bozza di trattato.

⁴⁵ F.O. 45/42 - 6-8-1863 N. 82 - Hudson a Russell.

abbia notificato all'altra la propria intenzione di terminarlo » (art. XX). Poche parole sembrano sufficienti per delineare le sue caratteristiche essenziali: come il trattato anglo-sardo del 1851 era improntato dall'abolizione dei dazi differenziali, quello anglo-italiano del 1863, che conteneva tutte le clausole del trattato precedente, era caratterizzato dall'inserimento della clausola della nazione più favorita in forma incondizionale. Questa veniva esplicitamente menzionata a proposito dei dazi di importazione (art. II), di esportazione (art. III) e in riferimento « a qualsiasi privilegio, favore, esenzione, che una delle parti contraenti possa aver concesso al presente e potrà in futuro concedere ai sudditi e cittadini di qualsiasi altro stato » e « in tutto ciò che riguardava la navigazione e il commercio » (art. X).

Oltre a queste, altre clausole risultavano innovative rispetto al trattato anglo-sardo. L'articolo II, cl. III, stabiliva l'impegno del Re d'Italia a non proibire l'importazione di qualsiasi articolo o manufatto dei possedimenti inglesi, da qualsiasi luogo essi fossero pervenuti; l'art. XVI estendeva gli accordi sul commercio di costa a quelle colonie britanniche che « ne possono aver fatto richiesta o ne facciano richiesta successivamente »; l'art. XV conveniva l'esenzione da prestiti forzati e dal servizio militare obbligatorio dei sudditi di una delle parti contraenti che risiedessero nel territorio dell'altra; gli articoli XII e XVII garantivano infine uguaglianza di trattamento in relazione a brevetti e disegni industriali e la possibilità di accesso ai tribunali e ai diritti e privilegi legali ⁴⁶.

Potrebbe apparire interessante paragonare questo accordo con i trattati e le convenzioni firmati dall'Italia con la Francia nel 1862 e 1863 in relazione al commercio, alla navigazione e ai diritti e privilegi consolari. Paragoni di questo tipo rivestono tuttavia poco significato per i trattati commerciali europei firmati dopo il 1860; l'uso generalizzato della clausola della nazione più favorita nella forma incondizionale tendeva da un lato ad uguagliare le relazioni tra i di-

⁴⁶ B.F.S.P. Vol. LIII - p. 33 - Trattato di commercio e di navigazione tra Italia e G.B..

versi Stati europei e dall'altro ad organizzarle in un sistema multilaterale. Ciascun accordo era connesso in tal modo a tutti gli altri che soltanto l'organizzazione complessiva, appropriatamente chiamata rete dei trattati di libero scambio, acquistava un senso compiuto.

La firma del trattato, comunque, non pose fine alle pressioni dirette o indirette da parte del Governo inglese su quello di Torino per un'ulteriore liberalizzazione della tariffa italiana.

Un anno più tardi Lord Russell sollevò ancora la questione della promessa revisione della tariffa, con ancora maggiore determinazione ⁴⁷.

Il 18 luglio inviava istruzioni a Elliot ⁴⁸, che nel frattempo aveva sostituito Hudson, « di informarsi sui tempi previsti dal Governo italiano per prendere in esame le modificazioni che sarebbero state introdotte nella tariffa esistente » ⁴⁹, offrendo nel contempo di inviare un esperto inglese a Torino. Il 5 settembre il Foreign Office inviava una circolare alle Camere di Commercio con la quale si richiedeva di suggerire le richieste più urgenti che avrebbero dovuto essere presentate a Torino. Nel corso dello stesso mese, infine, Herries, nuovo segretario della Legazione britannica in Italia, venne inviato in un viaggio attraverso l'Inghilterra per conferire direttamente con i rappresentanti delle Associazioni e delle varie Camere di Commercio.

Sulla base di questo rapporto ⁵⁰ e delle risposte ricevute ⁵¹ dai Comitati locali, il Board of Trade compilò un lungo me-

⁴⁷ Hansard Vol. CLXXIV - 15-4-1864, pp. 1083-1120 - W.E. Forster, dep. della maggioranza invitava il F.O. ad una maggiore incisività nelle questioni relative ai trattati doganali, chiedendo la creazione di una speciale branca del F.O. per tali problemi, in accordo con il B. of T.: il trattato con l'Italia venne menzionato come prova di scarsa efficienza.

⁴⁸ La firma del trattato di commercio era stato in pratica l'ultimo atto di Sir J. Hudson. Poco più tardi egli offriva le proprie dimissioni, per motivi che non sono mai divenuti chiari. Cfr. F. CURATO, *Le relazioni diplomatiche tra la G.B. e la Sardegna 1852-1857*, Padova, 1958.

⁴⁹ F.O. 45/55 - Russell a Elliot n. 89 - 18-7-1864.

⁵⁰ F.O. 45/61 - Herries a Russell 2-10-1864.

⁵¹ F.O. 170/121 - Le risposte vennero inviate dalle camere di Com-

morandum chiedendo riduzioni delle tariffe al 10 per cento ad valorem e la semplificazione delle voci della tariffa sulle merci seguenti: ferro, coltelleria, filati di lana, tessuti misti, iuta, porcellane, vetro e vetrerie ⁵².

Le molteplici note scritte e comunicazioni orali di Elliot incontrarono tuttavia gentili rifiuti e ritardi: la situazione politica in Italia era nel frattempo divenuta assai poco favorevole per tali trattative. Dopo la Convenzione di settembre il Governo Minghetti era stato costretto a dimettersi in seguito ai disordini di Torino. Il nuovo Gabinetto presieduto dal generale Lamarmora doveva affrontare troppe difficoltà in relazione al trasferimento della capitale da Torino a Firenze per poter soddisfare le promesse date dai propri predecessori ai ministri inglesi ⁵³.

Neppure le pressioni indirette da parte della diplomazia britannica ottennero miglior successo. Il trattato di commercio tra Italia e Zollverein venne seguito da vicino dalla diplomazia inglese sia a Berlino sia a Firenze, e venne considerato occasione favorevole per fare accogliere le precedenti richieste inglesi. Questo trattato, che può essere considerato l'inizio della alleanza tra Italia e Prussia contro l'Austria, non contemplava accordi tariffari, fermandosi alla estensione della clausola della nazione più favorita in forma incondizionale ⁵⁴.

Al di là di questi ostacoli casuali e apparentemente di natura temporanea, una situazione nuova stava insorgendo. Secondo quanto Minghetti aveva comunicato a Elliot pochi giorni prima di dimettersi, le condizioni delle finanze non con-

mercio di Batley, Birmingham, Bedford, Dundee, Leicester, Liverpool, Manchester, Sheffield e dalla Alkaly Manufacturers Ass..

⁵² F.O. 45/61 - Russell a Elliot 15-10-1864.

⁵³ F.O. 45/48 - N. 189 30-7-1864 - Elliot a Russell
N. 215 12-9-1864 - Elliot a Russell
N. 228 17-9-1864 - Elliot a Russell
N. 286 26-10-1864 - Elliot a Russell

L'ultima comunicazione riferiva un colloquio con Sella, il nuovo ministro delle Finanze, che argomentava il rifiuto con l'opposizione del Parlamento.

⁵³ F.O. 45/58 - N. 189 - 30-7-186 - Elliot a Russell.

⁵⁴ F.O. 120/136 - 3-1-1866 - Napier a Clarendon.

La guerra era vicina⁵⁵; il credito dello Stato aveva continuato a deteriorarsi; le vicissitudini economiche del 1865-66 dovevano portare colpi dolorosi a quei sentimenti di coraggiosa fiducia con i quali la classe governante italiana aveva iniziato la costruzione del mercato nazionale e aveva inserito l'Italia nel sistema di trattati libero-scambisti.

La guerra era vicina⁵⁵; il credito dello Stato aveva continuato a deteriorarsi; le vicissitudini economiche del 1865-66 dovevano portare colpi dolorosi a quei sentimenti di coraggiosa fiducia con i quali la classe governante italiana aveva iniziato la costruzione del mercato nazionale e aveva inserito l'Italia nel sistema di trattati libero-scambisti.

English
for
only
H
off
check
div

⁵⁵ Prendendo spunto dalle trattative anglo-austriache per un nuovo trattato commerciale, la diplomazia inglese tentò di trovare una mediazione tra Italia e Austria sostenendo l'opportunità, come primo passo, di un trattato commerciale italo-austriaco. F.O. 120/134 N. 11 - 18-1-1866 - Clarendon a Elliot - Allegata Bloomfield a Clarendon da Vienna. « Il governo austriaco appare ben disposto, ma Lamarmora è sfavorevole » (F.O. 45/85 - 8-2-1866 - N. 43 - Elliot a Clarendon).

CAPITOLO II.

L'UNIFICAZIONE E LE RELAZIONI COMMERCIALI ITALO-BRITANNICHE

1. Lo sviluppo degli scambi italo-britannici nel decennio 1850-1860. 2. Il Risorgimento e il « modello inglese ». 3. Le relazioni commerciali tra Italia e Inghilterra dopo l'Unificazione. 4. La crisi del cotone. 5. Italia, Francia e Inghilterra.

1. *Lo sviluppo degli scambi italo-britannici nel decennio 1850-1860.*

L'analisi delle relazioni commerciali tra gli Stati italiani e il Regno Unito consente di inquadrare meglio e provare ciò che è stato detto nei confronti della politica di libero scambio dei due Paesi.

La tavola che segue illustra lo sviluppo in relazione delle transazioni commerciali tra Inghilterra e quattro mercati italiani, vale a dire Piemonte, Toscana, Stati pontifici e Regno delle Due Sicilie, secondo i dati pubblicati dal Board of Trade ¹.

Fu questo, come si è detto, il periodo della svolta nel commercio estero inglese: le esportazioni britanniche che ancora nel 1848 erano stimate ad un livello complessivo di Ls. 53 milioni, « soltanto 1 milione più del livello raggiunto

¹ B.P.P. 1857, Vol. XXV - p. 705, 1860 - Vol. LX, p. 548.

Tav. I - Scambi commerciali italo-britannici dal 1854 al 1860 (in migliaia di Ls).

Anni	Totale importazioni dall'Italia	Totale esportazioni prodotti inglesi	Totale esportazioni prodotti coloniali	Totale esportazioni dalla Gran Bretagna	Totale scambi Italia-Inghilterra
	(a)	(b)	(c)	d = (b + c)	e = (a + d)
1854	2,369,4	2,174,3	418,5	2,592,8	4,962,2
1855	2,381,3	2,541,4	648,2	3,189,6	5,570,9
1856	2,482,7	3,392,7	766,4	4,159,1	6,641,8
1857	2,399,8	3,565,2	487,9	4,053,1	6,452,9
1858	2,440,6	4,087,3	568,5	4,655,8	7,096,4
1859	2,583,0	3,629,2	763,1	4,392,3	6,975,3
1860	2,747,9	4,514,3	763,3	5,277,7	8,025,6

nel 1815 », più che raddoppiarono nel giro di 12 anni, raggiungendo la cifra di Ls. 136 milioni ².

Le ripercussioni di questi sviluppi anche sul mercato italiano furono considerevoli: anche se le cifre del 1854 rappresentano una caduta delle esportazioni britanniche in relazione all'anno precedente di circa Ls. 500.000 e d'altra parte i risultati del 1860 mostrano chiaramente gli effetti della nuova tariffa, il saggio di aumento è comunque assai considerevole. Basta considerare che nel 1860 le esportazioni di prodotti inglesi in Francia, in un mercato vale a dire maggiore, molto più ricco e soprattutto più vicino, raggiungevano la cifra di 5 milioni e 200 mila sterline, cioè circa il 15 per cento in più di quelle verso l'Italia con l'esclusione del Lombardo-Veneto, per sottolineare l'importanza delle relazioni commerciali anglo-italiane durante gli anni immediatamente precedenti l'Unificazione.

Può essere interessante notare come tale espansione venne causata soprattutto, anche se non soltanto, dall'aumento delle esportazioni negli articoli di consumo di massa, come filati di cotone (m.a. 1852-55: libbre 13 milioni 323 mila - m.a. 1856-59: libbre 18 milioni e 975 mila), tessuti di cotone (m.a. 1852-55: iarde 48 milioni e 818 mila - m.a. 1856-59: iarde 65 milioni e 327 mila), lanerie (m.a. 1852-55: Ls. 275.100 - m.a. 1855-59: Ls. 423.320). Per contro le esportazioni di beni capitali come macchinari e macchine a vapore, ferro e acciaio (m.a. 1852-55: tonn. 48.013 - m.a. 1856-59: tonnellate 59.625) rimanevano nel complesso a livelli bassi e quasi stazionari. La sola eccezione era costituita dalle esportazioni di carbone (m.a. 1852-55: tonnellate 134.100 - m.a. 1856-59: tonnellate 243.320), il cui rapido accrescimento deve essere posto in relazione con lo sviluppo della rete ferroviaria in Italia e specialmente in Piemonte.

La tavola di pag. 38 pone in luce un'altra importante caratteristica delle relazioni commerciali tra Italia e Inghilterra: di fronte ad un aumento delle esportazioni inglesi di quasi il 100 per cento, le importazioni dall'Italia mostrano so-

² J.R.T. HUGHES, *Fluctuations...* op. cit., p. 4.

lo una tendenza all'aumento estremamente lenta. La seta, per esempio, che costituiva uno dei prodotti di esportazione italiana più ricchi ed abbondanti, compare nelle statistiche solo per un ammontare estremamente ridotto. Gli osservatori contemporanei adducevano varie ragioni per spiegare tale declino, come la epidemia dei bachi da seta che colpì la produzione specialmente nelle province settentrionali dell'Italia dopo il 1855³, la concentrazione delle esportazioni delle sete italiane sul grande mercato di Lione, dove la materia prima veniva manufatta e poi esportata nuovamente in altri Paesi europei e l'introduzione durante questo periodo della tessitura a macchina in Inghilterra⁴, che consentì all'industria britannica di usare la seta cinese di assai minor valore e prezzo.

Le sole esportazioni italiane che trovavano un mercato in Inghilterra erano di conseguenza rappresentate da materie prime e prodotti agricoli e alimentari come lo zolfo, il marmo, l'olio di oliva, gli aranci e limoni, il vino, ecc., per i quali la Penisola manteneva tradizionalmente una posizione privilegiata.

Non vi è bisogno di sottolineare come l'aumento di esportazioni di questo tipo, non potesse che essere lento. Inoltre, i risultati favorevoli di alcuni articoli come l'olio di oliva (m.a. 1854-56: tonnellate 10.208; m.a. 1856-59: tonnellate 13.311), erano controbilanciati dalla forte caduta in altre voci di esportazione come il grano, le pelli, il cremor tartaro.

Comunque questi dati debbono essere considerati soltanto come approssimativi e indicativi di tendenze generali presenti nelle relazioni tra Inghilterra e i vari Stati italiani: poiché in senso stretto un mercato italiano non esisteva in questo periodo, vaste generalizzazioni possono divenire in tal senso inesatte e fuorvianti.

³ B.P.P. 1862, LVIII, p. 494 - Rapporto del cons. Otway da Milano per il 1861: « Le esportazioni di seta dalla Lombardia verso l'Inghilterra sono divenute quasi nulle, ridotte ad un ottavo della media registrata dal 1848 al 1856, il periodo in cui raggiunsero i livelli più elevati ».

⁴ J. H. CLAPHAM, *An Economic History of Modern Britain*, Cambridge, 1932, Vol. II, p. 75 e segg..

olive oil
wine
lemons
orange
20/73
aranci
macchi
c. land
W. land
Lazio

Indubbiamente, il migliore mercato italiano per le esportazioni britanniche era rappresentato dal Regno di Sardegna: la rapida evoluzione dell'economia piemontese deve essere considerata la causa principale di tale espansione. Secondo le statistiche pubblicate dal Board of Trade, circa il 50-60 per cento delle esportazioni britanniche in Italia di carbone, ferro, macchinari, lanerie era diretto al Piemonte: ad esso inoltre veniva inviata dai porti britannici la maggior parte delle esportazioni di prodotti coloniali e di merci estere, come cotone greggio, indigo, caffè, ecc. destinate all'Italia. D'altro canto il carattere protezionista della tariffa piemontese appariva particolarmente evidente nel basso livello raggiunto dalle esportazioni di filati inglesi e tessuti di cotone.

Le esportazioni piemontesi verso l'Inghilterra non offrono caratteristiche degne di nota, dal momento che durante il periodo in considerazione non superano la media annuale di Ls. 250.000. Le statistiche inglesi indicano nell'olio di oliva e nei minerali grezzi, come ferro, piombo, zinco, i soli articoli piemontesi che trovassero uno sbocco in Inghilterra.

Relazioni di questo tipo, non stanno certo ad indicare che i rapporti economici fossero univoci: la navigazione sarda verso i porti inglesi occupava di gran lunga il primo posto tra le marine italiane e risultava in rapida espansione. Un intenso sviluppo nelle relazioni commerciali marittime da Genova ai porti inglesi, in particolare verso Cardiff, Liverpool e Londra⁵, aveva avuto luogo durante e dopo la guerra di Crimea, come conseguenza dell'apertura del commercio costiero alle marine dei due Paesi in condizioni di reciprocità: i bastimenti genovesi si accaparrarono una parte del commercio di grani dalla Turchia e dal Mar Nero verso i porti del Regno Unito, trasportando nei viaggi di ritorno

⁵ Sulla navigazione tra Italia e Inghilterra, nel periodo preunitario e dell'unificazione, sui mercati dei noli, assicurazioni, ecc., cfr. C. DE CUGIS, *Italia e Inghilterra un secolo fa. Catalogo della mostra tenuta in occasione della settimana britannica in Italia*. Ottobre 1965. Banca Commerciale Italiana, Milano, 1967, pp. 13, 14, 47, cfr. anche D. DEMARCO, *L'Economia e la Finanza degli Stati italiani dal 1848 al 1860 in Nuove Questioni di Storia del Risorgimento e dell'Unità d'Italia*, Milano, 1961, Vol. I, p. 777 e segg..

carichi di carbone e di manufatti inglesi ai porti mediterranei ⁶.

L'evoluzione dei rapporti commerciali tra Inghilterra e Toscana presentava caratteristiche, per taluni non secondari aspetti, simili a quelle sottolineate per il commercio anglo-piemontese: le esportazioni inglesi si espandevano quasi allo stesso saggio (m.a. 1852-55: Ls. 642.175; m.a. 1856-59: Ls. 819.800), mentre le esportazioni toscane verso la Gran Bretagna, anche se non ridotte come quelle provenienti dal Piemonte, apparivano stazionarie e mostravano anche tendenza a diminuire (m.a. 1854-56: Ls. 684.670; m.a. 1857-59: Ls. 583.675).

Le somiglianze tuttavia si arrestano a questo punto.

Da un lato le statistiche dimostrano come l'espansione delle esportazioni inglesi fosse dovuta soprattutto, a differenza di quelle dirette al Piemonte, all'aumento della domanda di articoli di consumo di massa, come filati e tessuti di cotone. D'altro canto le esportazioni di beni capitali, come macchine utensili e a vapore, di materie prime per l'industria, come ferro e acciaio e perfino carbone, rimanevano ad un livello relativamente basso e dimostravano sintomi di sviluppo piuttosto lenti ⁷.

Una situazione di stagnazione relativa appare evidente anche in altri settori delle relazioni economiche tra Toscana e Inghilterra: Livorno, il deposito commerciale, costituito da tempo per le esportazioni inglesi nel Mediterraneo, era andato lentamente declinando ed aveva visto le sue funzioni ridotte a livello regionale.

Sebbene il Governo granducale avesse adottato provvedimenti analoghi a quello di Torino nei riguardi del commercio costiero, Livorno a differenza di Genova, si era trovata nell'impossibilità di sviluppare la propria attività secondo le principali direttrici delle relazioni economiche internazionali.

⁶ B.P.P. 1859, Vol. XXX, p. 621, Rapporto di Brown per gli anni 1857-1859, Genova.

⁷ B.P.P. 1859, Vol. XXX, p. 14, Rapporto di Corbett per l'anno 1858 sul commercio anglo-toscano.

(estimo) in prima
altre, e
per cui s. malha
Two Sicilies

L'interscambio commerciale tra Regno Unito e Regno delle Due Sicilie presentava tratti interessanti, nettamente distinti da quelli che caratterizzavano il commercio inglese con gli altri mercati italiani ⁸.

La produzione di alcune materie prime come lo zolfo (che rappresentava circa il 20-25 per cento delle esportazioni napoletane verso l'Inghilterra) e di alcuni prodotti agricoli pregiati come l'olio di oliva (60-65 per cento di tutte le esportazioni italiane di questa merce verso l'Inghilterra); vino (m.a. 1854-59: galloni 360.716), agrumi (m.a. 1854-59: *bushels* 135.627), liquerizia, canapa, ecc., fecero sì che le esportazioni dal Regno delle Due Sicilie costituissero la parte di gran lunga maggiore delle esportazioni italiane verso l'Inghilterra. Oltre tutto, contrariamente a quanto accadeva per gli altri mercati italiani, le esportazioni napoletane verso la Gran Bretagna tendevano ad espandersi (m.a. 1854-56: Ls. 1.399.666; m.a. 1856-59 Ls. 1.629.000) cosicché nel 1860 rappresentavano poco meno del 70 per cento delle esportazioni dalla Penisola verso il Regno Unito.

Le esportazioni inglesi verso il Regno delle Due Sicilie, malgrado il protezionismo della tariffa doganale, aumentavano ad un tasso anche più accelerato di quello mostrato in relazione agli altri mercati italiani: le statistiche indicano una media annuale di Ls. 759.750 per gli anni 1852-55 ed una pari a Ls. 1.188.600 per gli anni 1856-59. Se gli articoli di consumo di massa mostravano i più elevati incrementi, anche le esportazioni di materie prime quali carbone, ferro e acciaio indicavano sensibili sviluppi ⁹.

Il traffico marittimo inglese con i porti del Regno di Napoli risultava complessivamente superiore a quello con il Regno di Sardegna: né in questo caso doveva temere concorrenza da parte degli armatori locali.

⁸ B.P.P. 1860, LXV, p. 549, Rapporto di Goodwin sul commercio e la navigazione tra G.B. e Sicilia per l'anno 1858.

⁹ B.P.P. 1862, LIX, Rapporto di Bonham sul commercio e la navigazione tra G.B. e Napoli per il 1861.

2. Il Risorgimento e il "modello inglese".

I principi che avevano ispirato l'unificazione d'Italia e i modi stessi attraverso i quali tale processo veniva condotto a compimento, avevano significato per la classe dirigente italiana una modificazione profonda dei rapporti con le maggiori Potenze europee. La realtà spingeva l'opinione pubblica verso un atteggiamento fortemente antiaustriaco e in senso generale antitedesco. Per contro le accresciute possibilità di contatto con le culture europee, la necessità di ispirarsi a modelli già consolidati spingevano la classe dirigente italiana verso la Francia e l'Inghilterra.

Certo, i rapporti economici e culturali con la Francia erano più stretti; la politica imperiale di Napoleone III doveva essere considerata fattore ben più determinante in riferimento alle questioni italiane, della diplomazia inglese.

L'Inghilterra, tuttavia, assai più della Francia compendia agli occhi dell'opinione pubblica italiana il modello del costituzionalismo e del liberalismo sotto il profilo politico e della rivoluzione industriale, dello sviluppo commerciale e marittimo sotto quello economico.

Non per caso, un viaggio di istruzione tecnica e politica in Inghilterra era divenuto una tappa obbligata nella formazione delle leve più promettenti della borghesia e nobiltà liberale italiana¹⁰. Le esperienze acquisite in tali contatti erano durature e in molti casi fondamentali.

Come R. K. Greenfield¹¹ ha ben messo in luce, la realtà inglese non appariva sotto la luce di un sogno dorato. I contrasti sociali, la povertà delle masse urbane, la portata delle crisi cicliche suscitavano un senso di sgomento nei visitatori italiani. Al di là, di questi aspetti, tuttavia, stava lo sviluppo industriale e tecnologico, la ricchezza della City, l'espansione delle ferrovie: in breve « lo spirito associazionistico » come

¹⁰ D. MACK SMITH, *Italy, A Modern History*, Ann Arbor 1959, pp. 186-188.

¹¹ R. K. GREENFIELD, *Economia e liberalismo nel Risorgimento. Il movimento nazionale in Lombardia dal 1814 al 1848*, Bari, 1940, p. 428 e segg.. R. Luraghi, *Pensiero e azione economica del Conte di Cavour*, cit., p. 60 e segg..

common form to the Italian
bourgeoisie as liberal white

portato dello sviluppo capitalistico, che in Italia mancava, e che sembrava costituire la base stessa di questa evoluzione.

Tanto più urgente doveva apparire il compito di adeguare a tale modello le strutture economiche e sociali italiane in quanto sotto la spinta della rivoluzione dei trasporti la posizione della Penisola rispetto all'Europa stava rapidamente mutando. Le ferrovie non dovevano solo riunire le province italiane e porre le basi al nuovo mercato nazionale: esse stavano nel contempo aprendo l'Italia alle nazioni più avanzate dell'Europa.

Prima ancora dell'unificazione d'Italia, il Governo piemontese aveva iniziato i lavori del traforo del Moncenisio, che doveva congiungere rapidamente la Francia a Torino.

Nello stesso anno, sotto la protezione del governo francese, erano cominciati gli scavi per l'apertura del Canale di Suez. Cavi telegrafici sottomarini congiungevano oramai l'Europa con l'Asia e l'America.

L'impulso economico di queste innovazioni non poteva essere per il momento che modesto: tuttavia da un punto di vista più generale il loro significato veniva anticipato con grandi speranze. L'apertura del Canale di Suez avrebbe riportato nel Mediterraneo e quindi all'Italia le grandi correnti del commercio europeo e mondiale ¹².

Rifiorivano in questa prospettiva i ricordi delle glorie di Venezia e di Genova: le cause del loro splendore e della loro decadenza dopo l'apertura delle vie atlantiche erano divenute materia di discussione alla moda. Speranze nuove davano senso di certezza al termine « Risorgimento ».

La trasposizione della situazione inglese, dei problemi e delle soluzioni di un capitalismo industrialmente maturo, ai modi italiani può apparire ingenua ed illusoria. Tuttavia, proprio per la gravità dei problemi, per la debolezza stessa dei mezzi a propria disposizione, la classe dirigente italiana aveva bisogno di un modello consolidato a cui ispirarsi: di qui la forza straordinaria dell'esempio inglese.

¹² C. DE CUGIS, op. cit., p. 76. L. TORELLI, *Dell'avvenire del commercio europeo e in modo speciale degli Stati italiani*, 3 voll., Firenze, 1859, Vol. III, p. 301.

La critica storica ha sottolineato che se il « laissez faire » trovava in Italia ostacoli proprio nella mancanza di una classe imprenditoriale, il libero scambio tendeva, a breve periodo, a salvaguardare gli interessi agricoli e commerciali più forti ¹³.

Non vi è dubbio che una politica di questo tipo aumentasse la dipendenza del mercato italiano dalle economie più sviluppate; d'altro canto, proprio in questo modo, essa favoriva la formazione di un mercato di consumo di massa, la proletarianizzazione delle masse agricole, la creazione di una rete di infrastrutture. Il modello, dunque, seppure in modo distorto, operava efficacemente nella società italiana del tempo. Né ad esso vennero presentate alternative.

Gli osservatori inglesi confermavano queste scelte con entusiasmo.

La espansione delle esportazioni inglesi sui mercati italiani, negli ultimi anni, il prevedibile sviluppo dell'economia italiana in seguito e a causa dell'Unificazione, erano aspetti che l'opinione pubblica inglese vagliava con cura nel prendere atto del sorgere del nuovo Stato.

Le previsioni relative ai futuri rapporti economici tra i due mercati erano rosee: per usare l'espressione del « The Economist » ¹⁴ esse potevano fin d'allora essere valutate « di importanza inferiore soltanto a quelle da noi tenute con la Francia e la Germania ».

Vivo interessamento suscitava il progetto relativo al Moncenisio: un esperto inviato dal governo inglese nel 1861 aveva calcolato che la Valigia delle Indie, pur utilizzando gli impianti esistenti non ancora completati, avrebbe potuto risparmiare, rispetto alla via Calais-Marsiglia, 32 ore di viaggio ¹⁵. Le trattative aperte tra i Governi italiano e inglese non approdavano per il momento a risultati per l'ostilità delle autorità francesi, la disagiata situazione delle ferrovie italiane, il cattivo stato del porto di Brindisi.

¹³ R. ROMEO, *Breve storia della grande industria in Italia*, Rocca S. Casciano, 1961, p. 25.

¹⁴ « The Economist », 11-5-1861, *The Old Italian and the Sardinian Tariff*.

¹⁵ F.O. 45/7 - 1-6-1961; F.O. 45/6 - 29-6-1961. Rapporto del cap. Tyler.

La questione non venne chiusa: segno tangibile questo chè i nuovi mezzi di comunicazione già avevano sensibilmente ridotto le distanze tra i due mercati.

Ogni iniziativa italiana in campo economico, per modesta che fosse, come la mostra di Firenze del 1861¹⁶ o la partecipazione all'Esposizione Internazionale di Londra del 1862¹⁷ veniva salutata in queste circostanze con inconsueto favore. Non si deve peraltro credere che gli osservatori inglesi minimizzassero lo stato di arretratezza dell'economia italiana o si attendessero dall'Unificazione prodigiosi sviluppi. I commenti più favorevoli si limitavano ad esaltare le risorse del clima, le ricchezze del sottosuolo, la varietà della produzione agricola e a sottolineare come tali caratteristiche naturali rendessero l'economia italiana complementare a quella inglese¹⁸.

Con altrettanta e forse maggiore insistenza venivano indicate l'inadeguatezza della rete ferroviaria, la insufficiente divisione del lavoro nell'industria, la carenza di istituti di credito e di società per azioni, le arretrate condizioni dell'agricoltura specie nel Mezzogiorno¹⁹.

A tali mali si sarebbe potuto rimediare soltanto a lungo termine: la libertà politica, come prassi di governo compendiate nella monarchia costituzionale, la libertà economica, una gestione della finanza pubblica tesa al pareggio, un programma di riforme che adeguasse la macchina dello Stato alle esigenze della borghesia, la astensione da una politica estera aggressiva anche in relazione a Venezia e a Roma, dovevano costituire le basi per giungere ad un moderno sviluppo dell'economia italiana²⁰. Gli esempi dell'Inghilterra e del Piemonte venivano citati a riprova della validità di queste affermazioni.

È stato autorevolmente affermato che la simpatia dell'opinione pubblica inglese per la causa italiana, ispirata a motivi culturali e politici, risultava « un riflesso del senti-

¹⁶ « The Times », 25-9-1861 - 26-10-1861, *The Exhibition of Florence*.

¹⁷ « The Times », 15-5 - 17-5 - 7-6-1862, *The Indian Pavillon*.

¹⁸ « The Times », 24-1-1861, *Commercial news about Italy*.

¹⁹ F.O. 45/3 - 30-1-1861 - Rapporto di Sackville West sulla situazione economica e finanziaria italiana. 16-2-1861 - Rapporto di Goodwin sullo stato dell'industria in Sicilia.

²⁰ « The Economist », 11-4-1863, *State and prospects of Italy*.

mento di Byron verso la Grecia, ma assai più profondo, personale e meglio informato »²¹. Le testimonianze raccolte non contraddicono questa affermazione, ma consentono forse di superarne l'accentuazione etico-politica.

Negli anni dell'Unificazione l'opinione pubblica e la classe di governo inglese compirono un serio sforzo per influenzare politicamente ed economicamente il sorgere della nazione italiana.

La società inglese, per la maturità stessa della propria economia e delle proprie istituzioni, necessariamente tendeva a proiettarsi all'esterno, ad uniformare a sé gli sviluppi economici e politici in Europa e a imprimere sull'Italia in formazione l'immagine del proprio modello.

3. *Le relazioni commerciali tra Italia e Inghilterra dopo l'Unificazione.*

Le relazioni commerciali tra Italia e Inghilterra mantennero durante gli anni che seguirono l'Unificazione le caratteristiche del periodo precedente. Includendo la Lombardia ed escludendo gli Stati Pontifici, la media annuale del commercio complessivo tra i due Paesi può essere calcolata a Ls. 8.986.600 per gli anni 1861-1865 con un aumento complessivo di oltre il 25 per cento, rispetto alla media degli anni 1856-1860. I valori annui nei due periodi presentano tuttavia andamenti parzialmente diversi: mentre nel quinquennio precedente l'Unificazione i valori erano costantemente ascendenti, successivamente si mantennero più o meno ai livelli raggiunti nel 1861 (Ls. 9.188.700) variando da un massimo di Ls. 9.565.400 nel 1863 ad un minimo di Ls. 8.597.000 nel 1865²².

Le esportazioni italiane verso l'Inghilterra rimasero complessivamente stazionarie, mostrando anzi una lieve tendenza alla diminuzione (m.a. 1861-65: Ls. 2.413.000; m.a. 1856-60: lire sterline 2.533.000).

²¹ G. M. TREVELYAN, *Englishmen and Italians: some aspects of their relations past and present*, Annual Italian Lecture, Oxford, 1919, p. 5.

²² B.P.P. 1864, Vol. LVII, pp. 256-261; 1868-69, Vol. LVIII, pp. 258-263.

1860-1862
commercio
emigrazione
per l'anno 1862
per l'anno 1863

I rapporti dei consoli italiani in Inghilterra sottolineavano le possibilità offerte alle esportazioni dal ricco mercato britannico, insistendo sulla mancanza di iniziative in riguardo da parte dei produttori italiani. Così Cattaneo da Cardiff riferiva che « i molteplici prodotti minerali e del suolo, di cui abbonda l'Italia, troverebbero in questa piazza uno smercio facile e lucroso »²³; Heath da Londra ricordava le possibilità offerte alla canapa italiana e i successi ottenuti, allorché durante la guerra di Crimea erano state momentaneamente interrotte le importazioni dalla Russia²⁴; Mancini da Newcastle illustrava gli sbocchi offerti dall'industria del suo distretto agli zolfi siciliani e la necessità di « migliorare la fabbricazione e ridurre il prezzo »²⁵.

Né l'Unificazione né le riduzioni della tariffa doganale inglese, con la sola eccezione di quella sul vino, potevano avere qualche influenza sulle esportazioni italiane in Inghilterra. Questi risultati, del resto, rispecchiano andamenti più generali: l'abbattimento delle barriere regionali offrirono uno stimolo al commercio interno causando contemporaneamente un lieve declino nel complesso delle esportazioni italiane.

Le esportazioni di prodotti inglesi in Italia mostrarono aspetti più interessanti in relazione al loro tasso di sviluppo, alla loro destinazione e caratteristiche.

Le statistiche indicano una media annuale di Ls. 3.837.600 per gli anni 1856-1860, ed una di Ls. 5.512.200 per il periodo in considerazione, con un aumento di quasi il 40 per cento.

Per spiegare questi dati debbono essere presi in considerazione gli effetti della riforma doganale, l'evoluzione della congiuntura economica in Italia e gli sviluppi della crisi del cotone.

L'analisi della evoluzione delle esportazioni britanniche nei diversi mercati regionali italiani può offrire alcune indicazioni sugli effetti della nuova tariffa.

²³ B.C. Vol. II, p. 864. Rapporto di Cattaneo sul commercio e la navigazione di Cardiff per il 1863.

²⁴ B.C. Vol. I, p. 625. Rapporto di Heath sull'industria e il commercio di Londra - maggio 1862.

²⁵ B.C. Vol. II, p. 523. Rapporto di Mancini sul commercio e la navigazione di Newcastle on Tyne per il 1860-61-62; p. 1016, per l'anno 1863.

Tav. II - *Esportazioni di prodotti inglesi in Italia dal 1857 al 1865 (in migliaia di Ls.).*

	Media annua 1857-1859	Media annua 1860-1862	Media annua 1863-1865
Italia	3,760,5	5,089,7	5,602,0
di cui Sardegna	1,309,9	2,068,9	1,853,8
Toscana	847,6	1,010,9	1,051,1
Due Sicilie	1,273,5	1,640,8	2,369,0

Come era prevedibile, le relazioni commerciali tra i territori dell'ex Granducato di Toscana e l'Inghilterra presentarono solo modeste variazioni, poiché la nuova tariffa per le importazioni era assai simile a quella già vigente nel Granducato. D'altro canto, le esportazioni inglesi verso i territori dell'ex Regno di Sardegna e ancor più quelle verso le province dell'ex Regno delle Due Sicilie conobbero un'espansione assai più marcata. Tuttavia, mentre quelle dirette ai porti piemontesi, dopo un rapido aumento, tornarono a livelli vicini ai precedenti, le esportazioni britanniche verso Napoli e la Sicilia continuarono a crescere negli anni successivi in modo accentuato. Le statistiche inglesi relative alle esportazioni di articoli di lana ai diversi mercati italiani indicano dati che possono con qualche approssimazione essere presi a modello del fenomeno in atto.

Tav. III - *Esportazioni di lanerie inglesi in Italia dal 1857 al 1865 (in migliaia di Ls.).*

	Media annua 1857-1859	Media annua 1860-1862	Media annua 1863-1865
Sardegna	189,4	316,6	198,6
Due Sicilie	127,8	180,3	235,0
Toscana	111,0	162,2	170,4

Deve pure essere sottolineato che, seguendo indirizzi consolidati, le esportazioni inglesi di beni capitali e di materie prime ad uso industriale aumentarono soprattutto in direzione del Piemonte e anche delle regioni meridionali dell'Italia.

Nel 1863, secondo le statistiche del Board of Trade, il 55 % delle esportazioni di prodotti inglesi sul mercato italiano era costituito da tessuti e filati, il 27 % da beni capitali (carbone, ferro e acciaio, macchinari, ecc.), il 18 % da beni diversi (zucchero raffinato, chincaglieria, ecc.). In termini relativi non si notano sensibili variazioni rispetto alla situazione del periodo pre-unitario: semmai una leggera diminuzione delle esportazioni tessili rispetto agli altri settori.

Per certo l'introduzione del libero scambio non mutò la natura dei rapporti tra il mercato inglese e quello italiano: ciò non di meno esso contribuì notevolmente all'aumento degli scambi e ebbe ripercussioni considerevolmente diverse sui vari mercati regionali italiani.

4. *La crisi del cotone.*

Considerazioni a parte merita lo sviluppo durante questi anni del commercio del cotone tra Italia ed Inghilterra.

Le ripercussioni della cosiddetta « cotton famine » non si arrestarono al solo settore cotoniero: sarebbe quasi impossibile comprendere le fasi del ciclo economico senza una dettagliata analisi delle sue caratteristiche e delle sue conseguenze.

Superata la crisi del 1857, l'industria inglese del cotone entrò in una fase di espansione così rapida che essa dovette affrontare una situazione di accentuata sovrapproduzione durante i primi mesi del 1861²⁶. Nel frattempo era scoppiata la guerra di Secessione americana, provocando il blocco dei porti degli Stati confederati e la totale interruzione delle esportazioni di cotone greggio, che rappresentavano i 5/6 dell'approvvigionamento complessivo dei mercati europei.

²⁶ « The Economist », 16-11-1861, *Cotton scarcity*.

Ma « anche se non fosse scoppiata nessuna guerra in America » affermava il « The Economist » « e il raccolto fosse giunto a destinazione come sempre, quest'anno sarebbe stato ugualmente caratterizzato da gravi difficoltà e pesanti perdite in quasi tutte le regioni industriali poiché la enorme produzione e le eccessive esportazioni dello scorso anno hanno saturato molti tra i nostri più importanti mercati ».

Data la crisi imminente, le giacenze del 1860 poterono essere vendute dagli industriali, nel 1861 e nei primi mesi del 1862, ancora con considerevoli profitti. Nel frattempo era iniziata una fantastica corsa all'accaparramento del cotone greggio in tutte le parti del mondo: le necessità delle industrie europee, in particolare inglesi, crearono dal nulla, in uno spazio brevissimo, immense piantagioni in India, Egitto, Brasile. Ciò doveva avere un costo: gli arretrati sistemi di produzione propri di questi mercati, la speculazione nel commercio e nel credito che accompagnarono e sostennero questi avvenimenti, triplicarono e perfino quadruplicarono i prezzi del cotone greggio nel giro di due anni.

L'industria del cotone passò senza soluzione di continuità da una crisi di sovrapproduzione ad una depressione causata da mancanza di materie prime, prezzi troppo elevati, accentuata diminuzione della domanda. In queste circostanze gli industriali furono costretti a vendere i prodotti senza profitti e perfino in perdita, mentre la disoccupazione, le riduzioni salariali, le forme di concorrenza raggiunsero livelli assai aspri.

Le esportazioni inglesi in Italia negli anni precedenti la crisi del cotone sono riassunte nella tavola IV.

Questi dati indicano andamenti simili a quelli sottolineati per le esportazioni inglesi delle lane. Le conseguenze della riforma doganale sono chiaramente individuabili nelle statistiche per il 1859 e 1860: mentre le esportazioni verso la Toscana subirono solo lievi mutamenti, quelle verso le province napoletane e verso il Piemonte aumentarono considerevolmente.

Nel 1861, allorché già si potevano sentire i primi effetti della chiusura del mercato americano, le esportazioni inglesi verso la Toscana e il Piemonte si mantennero stazionarie, men-

Tav. IV - Esportazioni di tessuti e filati di cotone inglesi in Italia (1859-1861).

	1859		1860		1861	
	Quantità	Valore in migliaia di Ls.	Quantità	Valore in migliaia di Ls.	Quantità	Valore in migliaia di Ls.
Totale tessuti in migliaia di yarde	60,135	1,037,6	79,066	1,306,9	98,523	1,647,4
Totale filati in migliaia di libbre	17,071	666,0	20,784	819,3	23,579	967,3
Sardegna	18,059	325,8	23,313	400,4	23,039	379,3
	1,702	69,9	4,638	185,6	4,690	201,9
Toscana	20,884	319,0	26,189	407,4	22,415	363,0
	4,189	161,5	5,114	197,0	5,058	200,5
Due Sicilie	15,765	305,2	21,654	373,8	44,673	771,3
	8,430	329,1	8,936	354,8	11,247	463,5

Tav. V - Esportazioni di tessuti e filati di cotone inglesi in Italia (1862-1865).

	1862		1863		1864		1865	
	Quantità	Valore in migliaia di sterline	Quantità	Valore in migliaia di sterline	Quantità	Valore in migliaia di sterline	Quantità	Valore in migliaia di sterline
Totale tessuti in migliaia di yarde	55,238	1,079,4	55,988	1,395,2	45,138	1,304,7	53,563	1,288,1
Totale filati in migliaia di libbre	9,078	455,3	8,124	739,1	7,402	755,0	12,971	973,8
Totale cotone grezzo in cwts	41,873	277,8	54,570	498,8	31,210	273,5	23,763	151,1

tre quelle dirette alle regioni meridionali della Penisola rad-doppiarono in valore e quantità.

Considerando come base (= 100) il 1860, i numeri indici dei prezzi nel 1864 possono essere calcolati: cotone greggio 350, filati di cotone 250, tessuti di cotone 185.

Le esportazioni inglesi in Italia diminuirono del 40 per cento nei tessuti e del 60 per cento nei filati di cotone: il loro valore tuttavia, ad eccezione del 1862, rimase pressoché immutato (Tav. V).

Come era da attendersi, gli effetti della crisi e quelli della riforma doganale si sommarono, causando per l'industria italiana una situazione estremamente difficile.

Il rapporto annuale per il 1860 di Brown, console inglese a Genova, offre una descrizione vivida e chiara degli effetti di questi avvenimenti²⁷. Dopo aver citato le riduzioni doganali del 18 agosto 1860, riferiva intorno alle numerose proteste e petizioni presentate al Parlamento di Torino da industriali di Milano, Genova e Napoli. « Essi asserivano » continuava Brown « che se si fosse consentito ai decreti di divenire legge, ne sarebbe risultata la rovina definitiva per l'industria locale, poiché sarebbe divenuto impossibile competere con i prodotti inglesi perfino nei loro mercati... Queste dichiarazioni sono per la maggior parte vere... è chiaro che anche se gli industriali di questo paese potessero considerarsi a pari condizioni con gli inglesi per quanto riguarda il costo dei macchinari, la produttività del lavoro, le facilità di accesso al credito, non riuscirebbero in nessun modo a vendere i propri prodotti a prezzi simili a quelli inglesi, finché useranno forza vapore e il carbone costerà loro da 35 a 40 lire alla tonnellata, mentre in Inghilterra non raggiunge un prezzo superiore ai 10 scellini...

Ovviamente l'attuale momento è estremamente critico e arduo per tutti coloro che si occupano dell'industria del cotone: le difficoltà degli industriali sono molto accresciute dal fatto che in conseguenza della chiusura del mercato americano i produttori inglesi sono obbligati a porre sul mercato le merci anche in perdita. In queste circostanze eccezionali

²⁷ F.O. 45/12 - Agosto 1861 - Rapporto da Genova per il 1860.

il flusso di articoli inglesi introdotti sul mercato italiano è stato così grande e i prezzi sono stati in generale così bassi, che i produttori locali sono stati tagliati fuori dal mercato e, a quanto si dice, hanno in magazzino la produzione di molti mesi ».

Testimonianze raccolte negli archivi inglesi ed in altri rapporti consolari confermano le annotazioni di Brown. Per esempio Herries, nel suo rapporto già citato²⁸, riferiva la propria conversazione con i rappresentanti della Manchester Cotton Association nei termini seguenti: « La tariffa italiana è tanto favorevole ai loro interessi che desiderano che non venga toccata. Qualora una revisione dovesse avere luogo, essi chiedono francamente che venga evitata ad ogni costo qualsiasi discussione sui dazi sul cotone, nel timore che ciò possa condurre le autorità italiane alla scoperta che essi sono molto più bassi di quanto non avrebbero dovuto. Agli alti prezzi attuali i dazi sui filati non raggiungono più del 2 per cento e per alcune qualità sono quasi nominali ».

Non si trattava di ignoranza, né di trascuratezza, da parte delle autorità italiane. Altri documenti sottolineano il contrasto preciso tra interessi agricoli e commerciali da un lato e rappresentanti industriali dall'altro. Per il momento erano questi a soccombere.

Nel suo rapporto per il 1862²⁹, Brown affermava che la Camera di Commercio di Genova « aveva non solo rifiutato la petizione dei cotonieri, ma durante la discussione del trattato con la Francia... si era dichiarata assolutamente contraria a sostenere i loro interessi per mezzo di restrizioni e dazi protettivi », affermando per contro che, solo ottenendo dal Governo la abolizione o la riduzione dei dazi su tutti gli articoli, i cotonieri avrebbero potuto salvaguardare efficacemente i propri interessi.

Nello stesso rapporto il console inglese notava che nel suo distretto molti produttori incapaci di resistere alla con-

²⁸ F.O. 45/61 - 2-10-1864 - Herries a Russell; F.O. 170/121 - Risposta della Manchester Cotton Ass., settembre 1864.

²⁹ B.P.P. 1863, Vol. LXX, p. 195 - Rapporto di Brown sul commercio e la navigazione di Genova per il 1862.

correnza inglese avevano dovuto chiudere le manifatture « dopo immensi sforzi ».

Nello stesso periodo Pepoli, ministro per l'Agricoltura, l'Industria e il Commercio ³⁰, inviava a Hudson, per conoscenza, la risposta del Governo di Torino ad una petizione dei cotonieri. Il suo ministero avrebbe seguito con sollecitudine lo sviluppo della coltivazione del cotone nel Meridione, e, senza neppure menzionare la possibilità di mutare i dazi doganali, concludeva: « Se essa potesse essere utilmente introdotta nelle province meridionali, sarebbe a mio avviso una grande conquista per la nostra industria che sarebbe emancipata dalle influenze dei mercati forestieri, in pari tempo che una nuova sorgente di ricchezze si aprirebbe al nostro Paese ».

La pretesa del ministro, secondo cui la coltivazione del cotone avrebbe potuto liberare l'industria italiana dalle condizioni concorrenziali del mercato internazionale, può essere facilmente accantonata. È tuttavia interessante notare come anche da parte delle più elevate autorità politiche lo sviluppo e perfino la sopravvivenza dell'industria fossero sottoposti alla evoluzione dell'agricoltura.

Il contrasto tra il significato dato al libero scambio dalla classe di governo italiana e dagli altri Paesi industrializzati europei appare in questa circostanza in modo estremamente chiaro e preciso.

Una limitata coltivazione di cotone fu iniziata durante questo periodo in Sicilia e in altre province del Meridione. In ogni caso i prezzi salirono immediatamente ai livelli fissati dal mercato internazionale: la produzione in relazione alla quantità e alla qualità dei raccolti non poté consolidarsi in modo autonomo rispetto alle circostanze eccezionali in atto.

Nel 1865 la crisi dei rifornimenti era superata: il cotone

³⁰ F.O. 45/22 Hudson a Russell - 27-3-1862 - Allegata: 18-2-1862 Brown a Hudson sulla petizione dei cotonieri - Allegata: risposta di Pepoli ai rapp. dei cotonieri genovesi. Alla coltivazione del cotone in Italia si interessarono anche le autorità consolari inglesi, che inviarono sull'argomento numerosi rapporti, improntati tuttavia a scetticismo. F.O. 45/28 - 23-7-1862 Bonham a Russell F.O. 45/32 - Brown a Russell 15-7-1862 - B.P.P. 1865, LIV - Rapporto di S. West, p. 359.

greggio tornava a giungere all'Italia direttamente dagli Stati Uniti, mentre i prezzi diminuivano. La produzione manifatturiera in Genova ed in altri distretti industriali del Nord Italia aumentò nel 1865 del 30 per cento, toccando un livello pari ai 2/3 della produzione normale ³¹.

In contrasto a questa promettente ripresa stava il fallimento completo del raccolto del cotone nell'Italia meridionale ³²: la produzione venne abbandonata completamente e quasi immediatamente nelle province napoletane per tornare alle colture tradizionali, mentre in Sicilia si ridusse a quantità trascurabili nel volgere di pochi anni.

Non si trattava solo di una crisi di prezzi agricoli. Era il collasso di quella febbre speculativa sorta sulla base della « carestia del cotone » da un capo all'altro del mercato mondiale ³³: lo stesso fenomeno è riscontrabile in Egitto, India, Brasile e a Liverpool, il principale deposito mondiale di cotone. Ed annunciava contemporaneamente una crisi di proporzioni ben maggiori.

5. Italia, Francia e Inghilterra.

Secondo le statistiche italiane, le esportazioni francesi in Italia durante l'anno 1863 aumentarono di poco meno di 100 milioni di Frs. (1862: Frs. 175,3 milioni; 1863: Frs. 273,8 milioni) e mantennero le quote raggiunte durante gli anni seguenti. Circa la metà di queste cifre era rappresentata dall'aumento di manufatti in particolare nel campo dei prodotti di consumo di massa.

Questi andamenti sono pienamente confermati dai rapporti dei consoli inglesi in Italia, che registravano l'inasprita concorrenza da parte dei commercianti francesi in settori in cui l'industria inglese « godeva precedentemente di una po-

³¹ B.P.P. 1866/67, Vol. LXX - Rapporto di Brown sul commercio di Genova per il 1865.

³² B.P.P. 1866, Vol. LXIX - Rapporto di Bonham sul commercio di Napoli per il 1865.

³³ D.S. LANDES, *Bankers and Pashas*, Londra, 1958, p. 218.

sizione di quasi monopolio »³⁴. Nel 1864 e 1865 sembrò che il commercio francese ottenesse partita vinta sulla concorrenza inglese: il console Brown temeva che « gli industriali britannici fossero tagliati fuori dal mercato italiano » e riconosceva « il grande progresso che i Francesi hanno compiuto e stanno compiendo anno per anno nell'industria »³⁵. Il presidente della Camera di Commercio di Birmingham dichiarava a Herries che « i prodotti del suo distretto erano oramai quasi incapaci di competere con quelli francesi sul mercato italiano ».

Queste lamentele appaiono certamente esagerate; al massimo possono essere assunte come indicazione della presa di coscienza da parte degli osservatori inglesi della accresciuta aggressività della industria francese e del fatto che le esportazioni francesi in Italia aumentassero più rapidamente di quelle inglesi, che pure conoscevano sviluppi non trascurabili.

Comunque, la forte concorrenza tra le due maggiori Potenze industriali europee per accaparrarsi il nuovo mercato sottolinea una delle più importanti caratteristiche della evoluzione dell'economia italiana in questo periodo.

La unificazione del mercato, il flusso di merci in seguito all'abbassamento delle dogane, gli investimenti esteri contribuiscono all'aumento delle importazioni e alla diminuzione delle esportazioni: nel giro di cinque anni l'Italia accumulò un deficit commerciale pari a 1.686 milioni di lire. Una situazione che non mancò di colpire gli osservatori contemporanei per le sue possibili ripercussioni sulla moneta e per il tipo di rapporti che si venivano ad instaurare tra il mercato italiano e le economie più sviluppate³⁶. L'aumento degli inve-

³⁴ B.P.P. 1866, Vol. LVII, p. 458 - Simili lamentele sono presenti anche nei rapporti dei consoli inglesi a Cagliari, Napoli, Ancona. B.P.P. 1865-66, Vol. LXVII - 1866, Vol. LXIX-LXX.

³⁵ Nel 1866, Brown mutò opinione, affermando nel suo rapporto che non si poteva dar « credito alle statistiche della dogana per quanto riguardava la provenienza delle merci.... Io credo che la grande massa delle importazioni dalla Francia sia considerevolmente gonfiata da beni inglesi, che a capriccio degli impiegati, sono dichiarati "Francia" » - 1867, LVII - Rapporto per il 1866, p. 39.

³⁶ U. DÉNÉCHAUD, *L'Italie*, Parigi, 1865; L. BODIO, *Sui documenti sta-*

stimenti e dei consumi nel periodo successivo all'Unificazione dipese non solo dalle condizioni del mercato italiano e dalle scelte del Governo, ma anche dall'imponente flusso di merci e capitali che giungeva dall'Inghilterra e dalla Francia. Tra le condizioni del ciclo in queste economie e quelle prevalenti sul mercato italiano si crearono concatenazioni profonde ed evidenti.

Nel periodo di espansione, il sistema economico italiano si sorresse sui crediti ottenuti dall'estero, divenendo sbocco all'incremento di produzione delle economie più sviluppate. I trasporti marittimi conobbero anni di grande prosperità³⁷. Spinte inflazionistiche sono evidenti nell'evoluzione congiunturale di questi anni: gli aspetti più interessanti possono essere individuati non solo nell'impulso dato al completamento del sistema di infrastrutture del mercato, ma in un senso più generale nell'accresciuta propensione ai consumi, nell'apertura di nuovi sbocchi agli investimenti, nella formazione di nuovo capitale liquido, in breve nell'accelerazione data all'intero processo di sviluppo economico. A sua volta questa situazione determinava una accresciuta dipendenza del mercato italiano dai Paesi creditori ed esponeva in maniera accentuata la sua evoluzione alle fluttuazioni dei mercati più sviluppati.

Dopo pochi anni, allorché all'espansione seguì una fase di depressione e il credito e gli investimenti esteri furono ritirati, una situazione opposta sarebbe prevalsa.

Sull'economia italiana si sarebbero allora riflesse non solo le spinte deflazioniste del mercato interno, ma soprattutto l'ondata recessiva proveniente da Francia e Inghilterra.

tistici del Regno d'Italia, Firenze, 1867.

³⁷ B.C. Vol. II, p. 201 - Rapporto di Cattaneo sui noli con il Mediterraneo da Cardiff. « Nel cadente mese il prezzo dei noli da questo porto per quelli del Mediterraneo è salito ad una misura sufficientemente elevata da permettere ad una nave di intraprendere anche in zavorra un viaggio da quei porti per venire in Cardiff a levare un carico di carbone, di ritorno... Questo aumento si è verificato specialmente per i porti italiani ». La media dei noli per tonn. nel primo semestre del 1862 veniva riferita ai seguenti livelli: Genova 21-22 sh/tonn. - Napoli 18-20 sh/tonn. - Palermo 19-20 sh/tonn.

CAPITOLO III.

IL « BOOM » FINANZIARIO (1862-1865)

1. Il mercato finanziario inglese e l'Italia. 2. La « Limited Liability Mania ». 3. L'Unificazione e il mercato finanziario italiano. 4. L'apertura di un nuovo mercato: iniziative e intrecci finanziari.

1. Il mercato finanziario inglese e l'Italia

La ricerca storica nel campo dei rapporti finanziari internazionali e in particolare l'analisi delle esportazioni di capitale in Italia sono per comune ammissione ancora in uno stadio pionieristico¹. Solo in epoca relativamente recente sono iniziati in Italia studi sistematici in materia, anche se gli archivi di molte banche sono ancora inaccessibili allo studioso.

Anche se non sempre è possibile verificare l'esattezza delle fonti, è certo che un materiale ragguardevole può essere raccolto: nel nostro caso, poi, la ricca storiografia inglese, può risultare di valido aiuto all'interpretazione storica.

Prima dell'Unificazione, varie imprese inglesi erano presenti nei vari Stati italiani: la maggioranza di queste era collegata al commercio inglese nel Mediterraneo, come per esempio le case commerciali stabilite nei porti franchi di Livorno,

¹ A proposito delle relazioni italo-inglesi cfr. ad esempio il ricco repertorio di notizie contenute nell'indice dei nomi in: C. DE CUGIS, *Italia e Inghilterra un secolo fa*, op. cit., pp. 281-398; B. GILLE, *Les capitaux français au Piémont (1849-1859)*, in « Histoire des Entreprises », n. 3, maggio 1959; G. GUDERZO, *Il Piemonte e le grandi banche europee nel 1848-49*, Napoli, 1969.

Napoli e Messina, o aveva sviluppato la propria attività partendo da alcuni settori privilegiati del commercio anglo-italiano. Imprese commerciali, come la ditta Ingham e Whittaker di Marsala che aveva esteso la propria attività dal commercio alla produzione di vini, raggiunsero una vasta rinomanza sui mercati inglese e italiano, mentre altre società che operavano nel commercio degli zolfi con l'Inghilterra avevano acquistato ricchi giacimenti minerari in Sicilia².

Alcuni imprenditori si erano stabiliti in Italia, attratti da condizioni di favore concesse dai vari Governi per le nuove industrie, in particolare nel settore tessile e in quello meccanico. Tra queste imprese possono essere citate, la ditta Humpreys di Genova impegnata nel settore meccanico, le manifatture di cotone Von Villers, una società anglo-svizzera, e la Shlapper-Wenner e Co., operanti nel Regno di Napoli. Alcune di queste erano state acquistate da interessi italiani: nel 1852, i fratelli Ansaldo avevano acquistato la « Taylor e Prandi », società anglo-italiana stabilita a Sampierdarena con l'aiuto del Governo piemontese nel 1846³.

Con tutto ciò, non si può certo affermare che la presenza di ditte inglesi nella Penisola fosse rilevante: la stessa arretratezza della evoluzione industriale in Italia costituiva una seria remora al riguardo. Piuttosto, a partire dal 1850 si era avuto un sensibile incremento nell'esportazione di capitali in connessione ai prestiti governativi e alle società ferroviarie. In particolare avevano assunto consistenza i rapporti tra la City e il Governo piemontese⁴.

Nel 1851 la Banca Hambro's emetteva sulla Borsa di Londra un prestito sardo al 5 per cento per Ls. 3.600.000 a 85

² Secondo R. W. RAWSON le società inglesi detenevano all'inizio del decennio 1840-1850 circa il 15-20 per cento delle miniere di zolfo siciliane, cfr. *Journal of Royal Statistical Society*, 1857, p. 47.

³ Cfr. Rapporti dei consoli inglesi in Italia, passim. L. BULFERETTI e C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano, 1966, p. 512.

⁴ Il Governo napoletano emise nello Stock Exchange due prestiti nel 1821 e nel 1824 rispettivamente per Ls. 4.114.036 a 65 e per Ls. 2.312.000 a 92 e mezzo: queste emissioni non avevano avuto seguito. Cfr. C. K. HOBSON, *The export of capital*, app. A., Londra, 1914.

per lo sviluppo del sistema ferroviario piemontese⁵, garantito sulle Ferrovie dello Stato; nel 1852 il capitale inglese partecipò alla costruzione di tre brevi linee ferroviarie in Toscana, la Lucca-Pistoia, la Maria Antonia e la Leopolda⁶, che dopo breve tempo confluirono in un'unica compagnia e vennero assorbite alla fine dalla Compagnia Ferroviaria Lombardo-Veneta; nel 1855 il Governo inglese concesse a quello di Torino un prestito di Ls. 2.000.000 per la partecipazione piemontese alla guerra in Crimea; nel 1857 capitale inglese prese parte alla costituzione della Compagnia Ferroviaria dell'Austria Meridionale (Lombardo-Veneta)⁷, una impresa di grandi proporzioni promossa dalla Casa Rothschild di Parigi nel cui consiglio di amministrazione entrarono gli esponenti finanziari londinesi N. Rothschild, S. Laing, M. Uzielli, oltre a E. Blount, un banchiere inglese stabilitosi a Parigi, il cui « socio ombra » era Thomas Brassey, noto appaltatore ferroviario⁸; nel 1860 il Governo piemontese affidò ad una compagnia inglese con un capitale di Ls. 200.000 e con il diritto di emettere obbligazioni per Ls. 70.000, la concessione per la costruzione di un tronco ferroviario tra Torino e il lago d'Orta⁹.

Mentre la compagnia Vittorio Emanuele e le Ferrovie Romane¹⁰ erano quasi interamente possedute da capitale francese, il capitale inglese deteneva circa un terzo delle azioni della compagnia denominata Italian Junction, che era stata formata per congiungere le reti ferroviarie tedesche, svizzere e italiane in territorio svizzero¹¹.

Le quotazioni delle azioni e delle obbligazioni di queste compagnie nello Stock Exchange di Londra erano ottime: l'esportazione di capitali inglesi sul mercato italiano, sebbene

⁵ Fenn's Compendium - 1883 - Italy, pp. 480-489.

⁶ Bradshaw's Railway Manual, 1860, p. 305.

⁷ A. BERSELLI, *La questione ferroviaria e la rivoluzione parlamentare*, in « Rivista storica italiana », 1958, II, p. 252.

⁸ P. H. EMDEN, *Money Powers of Europe in the 19th and 20th centuries*, Londra 1937, pp. 129-134.

⁹ Bradshaw's Railway Manual, 1863, pp. 344.

¹⁰ Bradshaw's Railway Manual, 1865, p. 375. Si veda tuttavia l'affermazione contraria di L. H. JENKS, *op. cit.*, Appendice.

¹¹ Bradshaw's Railway Manual, 1860, p. 304.

ancora limitata, appariva espandersi in modo rapido e promettente alla vigilia dell'Unificazione.

Deve tuttavia essere sottolineato che la Borsa di Londra appariva meno interessata agli investimenti in Italia di quella di Parigi. Scontri clamorosi a tale proposito erano scoppiati, come per esempio nel caso del prestito sardo del 1851 tra la Banca Hambro's e il Governo piemontese da un lato e la Casa Rothschild di Parigi dall'altro¹².

La ragione del contrasto va ricercata non tanto nel prestito per sé stesso, quanto nella posizione di monopolio che la Casa francese stava pericolosamente acquistando in relazione alle emissioni piemontesi.

L'opposizione dei Rothschild fece sì che il prestito giacesse invenduto nelle casse della Banca Hambro's per settimane¹³: alla fine di una lotta che doveva diventare famosa nella storia delle banche europee, esso poté essere piazzato nella borsa di Londra raggiungendo in breve soddisfacenti quotazioni.

Questo successo non poté essere tuttavia considerato molto più di un onorevole compromesso, dal momento che, se da un lato il credito del Piemonte conseguì un miglioramento sostanziale, dall'altro la posizione di semi-monopolio occupata dai Rothschild¹⁴ non venne messa in pericolo da questo episodio. Significativamente, la Borsa di Londra non osò emettere alcun altro prestito sardo fin dopo la Unificazione d'Italia.

Del resto sarebbe certamente scorretto porre l'accento su uno stato di rivalità tra i mercati finanziari inglesi e francesi: in questo periodo episodi come quello descritto divennero famosi soprattutto perché eccezionali.

È stato già sottolineato da alcuni tra i migliori autori

¹² Hambro's Bank, 1839-1939, p. 17. Contiene la riproduzione di una lettera di C. Cavour, nella quale lo statista piemontese, allora ministro delle Finanze si congratula con la Banca Hambro's per il successo dell'emissione ed accenna alle lotte sostenute con la Banca Rothschild.

¹³ D. S. LANDES, *Bankers and Pashas*, cit., Londra, 1958, p. 50.

¹⁴ E. CORTI, *The Reign of the House of Rothschilds*, New York, 1938, p. 299 e segg..

come le caratteristiche fondamentali delle transazioni finanziarie favorissero e rendessero perfino necessaria una stretta alleanza tra i vari mercati finanziari europei.

Soltanto in questo modo, infatti, era possibile raccogliere capitale adeguato per far fronte a vastissimi impegni quali i prestiti statali, le imprese ferroviarie, ecc., e nel contempo suddividere equamente i rischi delle operazioni tra i diversi mercati.

2. La " *Limited Liability Mania* ".

La Borsa di Londra conobbe dal 1861 al 1865 una espansione senza precedenti. Gli ultimi mesi del 1860 e le prime settimane del 1861 mostrarono tutti i sintomi di una crisi del credito¹⁵, a causa della imminenza dello scoppio della guerra civile americana. Si trattava solo di un aggiustamento del mercato alle nuove condizioni, che se da un lato poté essere sistemato in breve, dall'altro produsse vaste conseguenze. La chiusura del mercato americano agli investimenti inglesi, il blocco del commercio con gli Stati confederati, l'incertezza della situazione politica in Europa, in Asia e nell'area atlantica — i giornali inglesi dopo la crisi del « Trent » scrivevano sulla « estrema probabilità dello scoppio della guerra tra gli Stati della Unione e la Gran Bretagna »¹⁶ —, gli ottimi risultati dell'industria e dell'agricoltura, causarono in breve una sovrabbondante offerta di capitali sul mercato di Londra. Il tasso di sconto cadde nei primi mesi del 1862 al 2 per cento: un sintomo che indicava non solo la liquidazione della crisi, ma anche lo stato di depressione e di stagnazione prevalente negli affari. « Non vi è nulla sia nel commercio sia nella speculazione » scriveva la *Money Market Review* « nella situazione attuale che possa sostenere l'immenso *surplus* di capitali liquidi »¹⁷. Nel frattempo una vasta domanda di capi-

¹⁵ C. JUGLAR, *Des crises commerciales et leur retour périodique en France, Angleterre et aux Etats Unis*, Parigi, 1889, p. 574.

¹⁶ « *The Economist* », 7-12-1861, p. 1346, *Effects of the American War on the English Commerce*.

¹⁷ « *The Money Market Review* », 22-3-1862, *The Plethora of Money*.

tali per l'emissione di imponenti prestiti statali stava so-
praggiungendo sui mercati di Parigi e di Londra da diversi go-
verni quali quelli di Russia, Italia, Egitto, Turchia, Dani-
marca, Portogallo e Perù.

Questo sbocco venne immediatamente assunto dalla City
come mezzo per superare la situazione creata dal 2 per cento.

In luglio nella « Money Market Review » appariva questo
titolo significativo: « La caduta del valore del denaro — il
crescente appetito per le obbligazioni estere di Stato »¹⁸, e
all'inizio del 1863, tracciando il consuntivo dell'anno trascor-
so, essa scriveva: « Il 1862 rimarrà memorabile negli annali
dei prestiti all'estero »¹⁹. Il periodo di intensa espansione, che
doveva protrarsi fino al 1865, era così iniziato.

Risultati ancora più cospicui dovevano seguire negli an-
ni successivi: secondo i dati pubblicati da L. H. Jenks²⁰ le
esportazioni complessive di capitali inglesi per prestiti a Stati
esteri ammontarono, nel periodo dal 1860 al 1865, a circa
Ls. 145 milioni.

Né questo rappresentò l'unico settore in rapido avanza-
mento per le attività finanziarie.

Le fasi e caratteristiche della « Limited Liability Mania »
che seguì la promulgazione del Company Act del 1862 sono
troppo ben conosciute per necessitare dettagliati commenti in
questa sede: secondo « The Economist », non meno di 263
società a responsabilità limitata con un capitale nominale di
circa Ls. 100 milioni ed una offerta effettiva di Ls. 78,1 milioni
vennero lanciate sul mercato nel 1863: risultati ancor più spet-
tacolari vennero raggiunti nel 1864²¹.

Tra queste compagnie, le banche costituite secondo i prin-
cipi della responsabilità limitata, occupavano una posizione
particolare sia per numero sia per importanza. Come lo

¹⁸ « The Money Market Review », 26-7-1862.

¹⁹ « The Money Market Review », 10-1-1863, *The foreign loans and
joint stock enterprises in 1862*.

²⁰ L. H. JENKS, *The Migration of British Capital to 1875*, app. C.,
Londra, 1938.

²¹ « The Economist », 20-2-1864, *Commercial History and Review of
1863*. « The Economist », 11-3-1865, *Commercial History and Review
of 1864*.

1862 before the
1863

stesso giornale²² acutamente annotava, le nuove banche potevano dirigere la propria attività soprattutto verso i mercati esteri e coloniali per l'esportazione di capitali dal momento che l'Inghilterra appariva già satura di istituti di credito.

In questo senso esse condividevano alcune caratteristiche di istituti di credito di nuovo tipo, le Compagnie Finanziarie, che venivano costituite in Inghilterra in questo stesso periodo, secondo i principi della responsabilità limitata, sul modello del *Crédit Mobilier* francese²³.

I nomi dei promotori di queste società sono ben noti: la *International Financial Society*, con un capitale di Ls. 3 milioni, presieduta da R. A. Heath, il console generale italiano a Londra, presentava nel suo consiglio di amministrazione o tra i suoi principali azionisti, case bancarie come Goschen, Dobbie, Heath, Hope, Morgan, potenze finanziarie nella Borsa di Londra come Cazenove, Raphael, Bendon, Beaumont e Stern: in campo internazionale poteva contare sull'appoggio dei fratelli Pereire e dei vari *Crédit Mobilier* di Francia, Italia e Spagna, ecc.²⁴

Al secondo posto in ordine di importanza stava la *General Credit and Finance Co.*, presieduta da S. Laing, con un capitale di Ls. 2.500.000: costituita in stretta connessione con la francese « *Société Générale pour favoriser l'industrie et le commerce* », essa risultava legata ai Rothschild²⁵.

I due consigli di amministrazione erano formati da ban-

²² « *The Economist* », 13-12-1863, *The new banks*. « Molte di esse sono di fatto associazioni per prestiti piuttosto che banche. La loro base fiduciaria consiste non in denaro depositato all'estero, ma in capitale sottoscritto in patria ».

²³ « *The Economist* », 9-5-1863, *The Credit Mobilier and its proposed imitations in England*. - È stato osservato acutamente che gli scopi della società finanziaria andavano anche più in là di quelli del *Crédit Mobilier* ponendosi come « quelli di un grande capitalista » libero di agire nel mercato - cfr. W.T.C. KING, *History of the London Discount Market*, Londra, 1936.

²⁴ P.R.O. 31. B.T. 415 c. cfr. anche: R.E. CAMERON: *France and the economic development of Europe*, Princeton, New Jersey, 1961, p. 183 e segg..

²⁵ P.R.O. 31. B.T. 388 c.

chieri francesi e inglesi come Duvaux, Blount, Bischoffsheim, Goldshmidt, Salomons, Schuster, Drumond Wolff e W. P. Andrew, da famosi appaltatori ferroviari quali P. Talabot e Th. Brassey e altri.

A un livello inferiore sono usualmente citate la London Financial Association²⁶ (capitale Ls. 1 milione), presieduta da Hackblock della London and Westminster Bank, e il Credit Mobilier and Foncier of England²⁷ (capitale Ls. 2.000.000) promosso da Guttenheimer e formato in stretta alleanza con i diversi istituti di credito presieduti dal banchiere cattolico belga Langrand Dumenceau.

Questa breve esposizione non può che confermare quanto già è stato scritto da D. S. Landes²⁸ e cioè che le nuove banche e società finanziarie fossero promosse, dirette e controllate dalle vecchie case di credito, cosicché risulta sempre più difficile mantenere la distinzione tracciata tradizionalmente tra le strutture e le funzioni delle « vecchie » e delle « nuove » banche.

D'altro canto il problema non si riduce soltanto, come il citato autore sembra affermare, all'atteggiamento dei fondatori e direttori di queste compagnie.

Indubbiamente le nuove banche aggiunsero molto poco — forse solo come intermediarie del credito a lungo termine — alle strutture di un mercato di credito sviluppato come quello di Londra, dal momento che funzioni come quelle relative ai prestiti statali, all'esportazione di capitali, alla formazione e al lancio di compagnie ferroviarie e di nuovi istituti di credito, ecc., erano abbondantemente coperte dalle vecchie banche²⁹.

²⁶ P.R.O. 31. B.T. 370 c.

²⁷ P.R.O. 31. B.T. 1617 c.

²⁸ D. S. LANDES, *op. cit.*, p. 51: « Nel fondare società finanziarie (le vecchie banche) non avevano alcuna intenzione di sovvertire l'ordine costituito. Esse erano lontanissime dal considerarsi dei rivoluzionari ».

²⁹ « The Economist », 9-5-1863, *The Credit Mobilier...* *art. cit.* « Il Crédit Mobilier francese non è altro che un venditore all'ingrosso di azioni e obbligazioni. Esso è un concorrente dei Rothschild nel loro specifico campo di attività ».

Comunque il fatto stesso che le vecchie banche, sviluppando fortemente il livello di cooperazione raggiunto, unissero le proprie forze nel creare e controllare le nuove banche, costituisce per se stessa prova di un processo di espansione e concentrazione finanziaria che non può essere sottovalutato.

Dopo il 1862 le condizioni della Borsa di Londra conobbero un rapido cambiamento: già alla fine di quell'anno stesso il tasso di sconto raggiunse l'8 per cento, poi calò un poco, ma durante i primi mesi del 1864 tornò ancora allo stesso livello per non meno di tre settimane consecutive; in maggio e giugno, toccò il 9 per cento.

Queste perturbazioni, sintomi sicuri di altre occasioni di una imminente crisi, trovarono spiegazione, a detta dei commentatori più avveduti, in ragioni tecniche, vale a dire nel flusso di argento e oro verso il Medio ed Estremo Oriente³⁰. Se era possibile far sì che Egitto e India moltiplicassero la produzione di cotone, risultava ora assai più difficile ricreare le condizioni di commercio e le ragioni di scambio che avevano caratterizzato le relazioni commerciali tra Stati Uniti e Inghilterra.

L'espansione era forse al suo punto più alto: il mercato, pur con difficoltà, tenne. Invece di uno stato di panico si diffuse in tutta l'Inghilterra un senso di ansietà generale³¹. Del resto i giornali riferivano che gli stessi sintomi e una situazione simile, sebbene a livelli inferiori, caratterizzavano lo stato dei mercati monetari di Parigi, Amsterdam e Francoforte.

In settembre e ottobre il tasso di sconto ritornò al 9 per cento e non si abbassò per otto settimane consecutive.

Le prospettive di pace negli Stati Uniti avevano scosso l'intero sistema commerciale, creditizio e speculativo costru-

³⁰ « The Economist », 2-2-1864, *The state of the money market*.

³¹ G. J. GOSCHEN, *Essays and addresses on economic questions*, Londra, 1905, « 7 per cento » p. 11. « Manchester lamentava la paralisi della sua industria mentre Liverpool prevedeva la bancarotta del proprio commercio, qualora il Bank Act non fosse stato sospeso. I mercati provinciali telegrafavano a Londra per informarsi su fallimenti non avvenuti, e Londra replicava con il ridurre i crediti alle province ».

to sulla carestia del cotone: si trattava di quella crisi commerciale che caratterizzò l'inizio del 1865 in Europa, Medio Oriente e India. Il numero dei fallimenti, sebbene cospicuo, non risultò in Inghilterra tuttavia di grande entità o di considerevole importanza.

Uno stato di depressione senza reali possibilità di liquidazione risultava prevalente in quasi tutti i settori dell'economia inglese: « Al momento attuale vi sono migliaia di persone dentro e fuori dagli affari che si sono impegnate in società per azioni molto al di là dei loro mezzi. Il pubblico ha perso appetito per i nuovi progetti. Il mercato azionario, in particolare in relazione alle recenti emissioni, è debole e depresso » affermava « The Economist » nella sua *Commercial History and Review* per il 1864³².

L'anno 1865³³ non fu caratterizzato dalla crisi temuta, ma certo non fu migliore del precedente. Dopo alcuni mesi di relativo allentamento, sintomi di crisi si riaffacciarono pesantemente: come prova delle incertezze e difficoltà persistenti il tasso di sconto venne cambiato non meno di ventisette volte in dodici mesi.

L'analisi delle ultime fasi del ciclo economico risulta per taluni aspetti incerta. Le opinioni stesse dei più autorevoli storici in materia differiscono: alcuni, come C. Juglar³⁴, ponendo l'accento sulla depressione caratterizzante la fine del 1864, datano a quest'anno lo scoppio della crisi e pongono la sua liquidazione definitiva nel 1866. Altri, come Lescure³⁵, sottolineando la ripresa relativa avvenuta nella prima parte del 1865, minimizzano la portata della depressione nel precedente inverno e fanno collimare la crisi con la liquidazione nel maggio del 1866, che fu caratterizzata dai grandi fallimenti in tutte le Borse europee.

³² « The Economist », 11-3-1865.

³³ « The Economist », 10-3-1866, *The Commercial History and Review for the year 1865*.

³⁴ C. JUGLAR, *op. cit.*, p. 382.

³⁵ J. M. LESCURE, *Des crises générales et périodiques de surproduction*, Parigi, 1938, pp. 62-79.

3. *L'Unificazione e il mercato finanziario italiano.*

Il mercato italiano partecipò con evidenza al processo di espansione di questi anni: non vi è dubbio che le varie iniziative, dalle ferrovie, ai canali, alle banche, agli stessi prestiti pubblicitari, che caratterizzarono la vita economica italiana in questi anni, trassero spunto e sostanza dal *boom* finanziario in atto nei maggiori mercati europei. D'altro canto non si deve dimenticare l'influenza della straordinaria situazione politica del paese, dal difficile processo di unificazione alle grandi emissioni di debito pubblico, sull'evoluzione stessa del ciclo in Italia.

La critica storica ha messo giustamente l'accento sul ruolo della finanza statale in questi anni, ponendo in rilievo da un lato l'impulso offerto alla costruzione delle opere pubbliche³⁶, dall'altro l'azione di drenaggio di capitali svolta attraverso le forti emissioni di titoli pubblici³⁷.

Questa politica contribuì a rafforzare le tendenze inflazionistiche del mercato specie nei primi anni; ma essa risultò frutto di necessità e di improvvisazione, dominata dalle circostanze più che capace di controllarle³⁸.

Il mercato finanziario italiano riceveva dall'Unificazione notevole impulso: le cronache di borsa, in particolare negli anni 1862-63, riportano entusiastiche prospettive, decine di nuovi progetti nei campi più disparati, facili successi³⁹. Ban-

³⁶ R. ROMEO, *Risorgimento e capitalismo*, Bari, 1959, pp. 131-150.

³⁷ G. LUZZATTO, *L'economia Italiana nel primo decennio dell'unità*, in R.S.R.I. XLIV N. 2-3, 1957, p. 286.

³⁸ G. PARRAVICINI, *La politica fiscale e le entrate effettive del Regno d'Italia, 1860-1890*, Torino 1958, pp. 20-29.

³⁹ « La Gazzetta di Milano », 7-2-1863 - Bollettino settimanale della Borsa. « L'attenzione del mondo commerciale si rivolse alle grandi combinazioni finanziarie internazionali, che si stanno elaborando in questi giorni a Torino ». 5-4-1863: « La situazione politica nulla presenta che possa allarmare le previsioni degli speculatori e la situazione monetaria è eccellente ». 30-5-1863: « Le grandi emissioni di titoli di rendita, la istituzione contemporanea di diversi istituti di credito, creando necessariamente un considerevole spostamento di capitali hanno portato un grande incaglio al movimento dei fondi pubblici ».

che e imprenditori italiani, precedentemente impediti dalla ristrettezza stessa dei mercati regionali, potevano ora prospettarsi un campo adeguato alla evoluzione finanziaria in atto nei maggiori mercati europei. Ma l'unificazione del mercato per se stessa non poteva per certo mutare la situazione ereditata, caratterizzata da scarse disponibilità finanziarie e da un sistema bancario fondato su strutture essenzialmente regionali.

Nel decennio precedente l'unificazione, la rivoluzione ferroviaria era comparsa anche in Italia. Ma essa vi era giunta, per così dire, dall'esterno: capitale, materiali, appaltatori erano stati importati dall'estero. Gran parte delle società ferroviarie erano creature delle grandi banche francesi: i mercati finanziari italiani si erano collegati direttamente alle grandi piazze europee per queste operazioni, accontentandosi di una posizione di dipendenza e di subordinazione⁴⁰.

Mancata, almeno in parte, l'iniziativa del mercato interno, era toccato ai vari Stati il compito di garantire, sovvenzionare, a volte negoziare in proprio il capitale estero destinato alle ferrovie: una formula comune, in questo periodo, che facilitava la politica di sviluppo, ma non priva di rischi dal momento che, in ultima istanza, faceva dello Stato il vero interlocutore nei confronti della finanza internazionale⁴¹.

Nelle nuove condizioni, il ricorso ai mercati esteri diveniva al tempo stesso la via più facile per far fronte alla vasta domanda di capitali e nel contempo, per così dire, una scelta obbligata.

Gli storici hanno spesso dato per scontati i problemi relativi all'esportazione di capitale estero in Italia, rilevandone la provenienza e la destinazione: non a sufficienza sembrano essere state indagate le modalità e le cause di questo imponente flusso.

⁴⁰ Alcuni tra i più intraprendenti banchieri italiani come i Leonino e i Profumo per non parlare di Ferrari di Galliera, proprio nel decennio tra il 1850 e il 1860 erano emigrati a Parigi e a Londra e fungevano da tramite tra queste piazze e l'Italia.

⁴¹ G. GUDERZO, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861. I servizi di posta*. Torino, 1961, pp. 62-88.

Non vi è dubbio che le grandi piazze finanziarie europee premessero per aprirsi la strada sul mercato italiano. Ne è testimonianza l'affermazione (ma prove ben più conclusive potrebbero essere a questo proposito citate) di Peruzzi, il ministro dei Lavori Pubblici italiano nel 1861, di fronte alla camera: « Il credito dello Stato è tale che ogni giorno sono sollecitato da imprenditori... cosicché si può dire che in questo momento siamo assistiti dai capitali di tutta Europa per dare inizio ai lavori pubblici »⁴². Era questo un riflesso della situazione creata dal 2 per cento sui mercati di Londra e Parigi: il mercato italiano poteva offrire ottimi sbocchi per la sovrabbondanza di capitali⁴³. Sottoscrizioni potevano essere ottenute a buone condizioni in questo periodo: anche se l'interesse corrisposto, o il profitto garantito dovevano risultare più elevati di quelli offerti dalla media delle imprese operanti in Francia o Inghilterra, contratti relativamente vantaggiosi potevano essere ottenuti.

Man mano che il processo di espansione si estendeva, limitando perciò spesso l'offerta di capitali, elevando il tasso di sconto, aumentando la propensione alla liquidità degli operatori francesi e inglesi, le condizioni di emissione si facevano più difficili e i costi per l'importazione di capitali crescenti.

Il mercato italiano era costretto a continuare ad importare capitali e ad accendere nuovi debiti, sia a causa del deficit della bilancia commerciale, sia a causa delle difficoltà finanziarie dello Stato, sia infine per portare a termine le imprese iniziate. Ne conseguiva una accentuata dipendenza dai mercati esteri e dalle loro fluttuazioni e, a lungo andare, condizioni iugulatorie: basta considerare che per trattenere il capitale estero il tasso di sconto delle banche di emissione doveva essere collocato almeno un punto al di sopra di quello praticato dalle banche centrali francesi e inglesi. Ma ciò significava che

⁴² E. CORBINO, *Annali, op. cit.*, Vol. I, p. 163.

⁴³ Più di una volta il « Times » ed altri giornali inglesi e francesi accusarono « sia il re che il popolo italiano » di « egoismo nazionale », di « indegna gelosia per lo straniero » perché l'Italia « era quasi chiusa alle imprese europee » cfr. « The Times », 5-11-1864; 29-12-1864.

il tasso di sconto nel 1864, il famoso anno del 7 per cento sul mercato di Londra, che tanto aveva impressionato gli osservatori britannici, in Italia aveva fatto registrare una media superiore all'8 per cento.

Alla fine del 1864 circa il 34 per cento della rendita italiana risultava detenuta all'estero; le principali imprese ferroviarie, le case bancarie, le imprese di diverso genere sorte dopo l'Unificazione facevano direttamente o indirettamente capo ai mercati finanziari francesi e inglesi⁴⁴. I bollettini di borsa sottolineavano lo stato di stagnazione, di incertezza, di profonda inquietudine delle varie piazze italiane⁴⁵. Le ondate al ribasso che giungevano da Parigi e da Londra non trovavano in realtà né ostacoli né serie possibilità di assorbimento. Né risultava possibile l'apertura di una crisi, in una situazione in cui il crollo di uno poteva significare una situazione senza uscita per tutti.

A rendere più complessa e drammatica la situazione stava il ruolo giocato dallo Stato. Esso, espandendo le funzioni svolte prima dell'unità, aveva garantito, sovvenzionato, sostenuto gran parte delle imprese sorte dopo l'Unificazione⁴⁶. Le società formate con capitale estero riflettevano nei propri consigli di amministrazione questa situazione: accanto ai rappresentanti delle banche europee in rappresentanza del capitale, stavano figure politiche anche di primo piano, i cui compiti principali dovevano consistere nel facilitare i rapporti tra il governo e le compagnie operanti in Italia. Un sistema che indubbiamente tendeva a confondere interessi pubblici e privati e a favorire corruzione e collusioni politiche, come dimostrò l'inchiesta sulle Ferrovie Meridionali⁴⁷.

⁴⁴ I. SACHS, *L'Italie, ses finances, son développement économique (1859-1884)*, Parigi, 1885.

⁴⁵ « Gazzetta Finanziaria », cfr. in particolare: 30-4-1864 - 10-7-1864.

⁴⁶ « The Economist », 28-10-1865, *Italian difficulties and mistakes*. « Il Governo nell'ansietà di completare al più presto possibile il sistema ferroviario fece contratti assai svantaggiosi con le società... garantendo ad esse un così elevato dividendo che gli azionisti non vedono modo di ottenerne uno maggiore anche con un proprio impegno maggiore ».

⁴⁷ G. LUZZATTO, *L'economia Italiana dal 1861 al 1914*, Milano, 1963, p. 74.

Ovviamente, in momenti di difficoltà, tutta questa costruzione minacciava di cadere addosso allo Stato. Era vero anche il contrario: le persistenti difficoltà finanziarie e politiche dello Stato, la caduta della rendita, il continuo ricorso ai mercati interni ed esterni, estendevano la crisi al di là delle possibilità di difesa del mercato italiano, in una situazione senza uscita.

4. *L'apertura di un nuovo mercato: iniziative e intrecci finanziari*

Le relazioni finanziarie tra Italia ed Inghilterra dopo la Unificazione non mostrarono un avvio spettacolare: il primo prestito contratto dal Governo di Torino nell'ottobre 1861 per Ls. 20.000.000 venne emesso soltanto per un ammontare « assai ridotto » sulla Borsa di Londra⁴⁸. Questa emissione conseguì sulla Borsa di Parigi un successo così grande che esso risultò coperto molte volte dalle sottoscrizioni pubbliche. D'altro lato apparve subito evidente che la Casa Rothschild, che aveva curato come di consueto questa emissione, difficilmente avrebbe potuto mantenere la posizione tradizionale di semi-monopolio nei confronti del consolidato italiano. Gli organi della stampa specializzata inglese riferirono che la Banca di Francia aveva dovuto chiedere alla Banca di Inghilterra un prestito a breve scadenza per 50 milioni di franchi⁴⁹, a causa delle pressioni sul mercato finanziario originate almeno in parte dal flusso di oro in Italia.

Pochi giorni dopo, le quotazioni della rendita italiana scesero nella Borsa di Parigi a 68,85 e solo l'annuncio da parte del Governo di Torino della concessione di una dilazione nei pagamenti poté arrestarne la caduta.

All'inizio del 1862, in coincidenza con la forte espansione in atto, appariva evidente ai circoli finanziari inglesi che l'Italia avrebbe potuto rappresentare un campo vasto e promettente per l'esportazione di capitali. Nel frattempo considerare-

⁴⁸ « The Money Market Review », 21-10-1861.

⁴⁹ « The Economist », 12-10-1861.

voli richieste di finanziamenti stavano giungendo alla Borsa di Londra dal mercato italiano ⁵⁰.

Nel gennaio del 1862 i periodici finanziari annunciarono la costituzione della Società Ferroviaria Torino-Savona: la compagnia (con un capitale di Ls. 800.000, il diritto di emissione di obbligazioni per Ls. 760.000 garantite dal Governo di Torino, sovvenzioni da parte dello Stato e dei comuni per Ls. 480.000) offriva 20.000 azioni, ossia metà del suo capitale azionario, alla sottoscrizione nella Borsa di Londra.

Secondo l'annuncio, il consiglio di amministrazione inglese era formato dal presidente della Oriental Bank e da amministratori della Peninsular and Oriental Steam Navigation Co., della Southern Eastern Railway Co. e dalla Pernambuco Railway Co., mentre quello italiano presentava i nomi di U. Rattazzi (il primo ministro) come presidente, Paleocopa (dep.), il marchese G. Cavour (il fratello del defunto primo ministro, dep.), i sindaci di Torino e Savona, un aiutante di campo del Re, un membro del Consiglio di Amministrazione della Banca d'Italia, ed altri ⁵¹.

Nello stesso mese la Banca Hambro's emise per conto del Governo di Torino un prestito per Ls. 1.338.000 a 74 ⁵², (Ls. 444.000 erano state riservate al banchiere italiano Bastogi, ex ministro delle Finanze) per finanziare la linea ferroviaria Maremmana da Livorno alla frontiera degli Stati pontifici; il prestito, redimibile in 33 anni e garantito tanto sulle entrate generali dello Stato quanto dagli introiti netti della linea, attribuiva ai sottoscrittori, oltre all'interesse del 5 per cento, una parte dei futuri profitti della ferrovia ⁵³. L'emissione, sebbene caduta ad 1 per cento di sconto, fu completamente coperta in pochi giorni ⁵⁴.

In aprile venne lanciata la Italian Irrigation Co. (Canale

⁵⁰ I prestiti italiani vennero contrapposti dalla stampa britannica a quelli del Governo federale americano impegnato nella guerra civile al fine di distogliere il pubblico da queste emissioni. cfr. « The Economist », 28-12-1861 - « The Money Market Review », 4-1-1862.

⁵¹ « The Economist », 1-2-1862.

⁵² C. LACAITA, *op. cit.*, p. 175.

⁵³ Fenn's Compendium 1883, *op. cit.*, p. 480.

⁵⁴ « The Economist », 1-3-1862.

Cavour)⁵⁵: il suo capitale veniva fissato a Ls. 1.000.000 in 50.000 azioni (di cui 30.000 avrebbero dovuto essere sottoscritte in Inghilterra e 20.000 in Italia) con facoltà di emettere Ls. 2.000.000 in obbligazioni. La concessione del Governo italiano garantiva alla società un dividendo minimo del 6 per cento, oltre ad un fondo di ammortamento per il capitale, che sarebbe stato redento attraverso estrazioni annuali.

Il consiglio di amministrazione italiano includeva il marchese G. Cavour, l'ex governatore di Bologna conte Olofredi, De Vincenzi (dep.), e alcuni banchieri di Firenze e di Milano; quello inglese comprendeva, tra gli altri, membri dei consigli di amministrazione della Madras Irrigation Co., della Oriental Bank e Sir James Fergusson come presidente.

L'annuncio dichiarava che la Società intendeva costruire un canale lungo 52 miglia (congiungente il Po a nord di Torino con il Ticino nelle vicinanze di Novara) per irrigare le zone di coltivazione del riso nel Vercellese e nella Lomellina. Inoltre la compagnia si proponeva di acquistare la rete di canali di irrigazione esistenti tra la Dora Baltea e il Sesia al fine di renderli tributari del canale in progetto⁵⁶.

Comunque, sebbene i periodici finanziari come la « Money Market Review »⁵⁷ raccomandassero caldamente il progetto ad investitori e speculatori prevedendo dividendi dell'ordine dal 15 per cento, circa 8.400 azioni, secondo dichiarazioni successive del presidente, rimasero invendute.

Negli ultimi mesi del 1862 capitale inglese partecipò alla formazione delle Ferrovie Meridionali: è assai difficile, tuttavia, valutare l'esatto ammontare di capitale inglese investito in questa impresa. Al fine di escludere un progetto presentato dalla Casa Rothschild di Parigi, che avrebbe dato a questa banca il monopolio sulle principali ferrovie della Penisola, capitalisti italiani guidati da Bastogi e dal Credito Mobiliare proposero la formazione di una società costituita intieramente da capitali italiani.

⁵⁵ « The Economist », 12-4-1862.

⁵⁶ « Heraphath's Railway and Commercial Journal », 1864, p. 732 - Rapporto annuale per il 1863-1865, p. 1130 - Rapporto annuale per il 1864.

⁵⁷ « The Money Market Review », 19-4-1862, *Irrigation Works in Italy*.

Comunque, se i nomi dei 99 promotori erano tutti italiani⁵⁸, molti agirono probabilmente come prestanomi di capitalisti inglesi e francesi⁵⁹. Questa situazione si rifletteva peraltro nel consiglio di amministrazione, che conteneva molti nomi il cui potere finanziario consisteva soprattutto nei legami che essi potevano vantare con potenti banche europee. Può essere interessante indicare, in mancanza di altri elementi, come *The Economist* presentasse in più di un articolo al pubblico inglese la società come « una impresa ferroviaria di proporzioni gigantesche », insistendo sul fatto che « le Meridionali promettono di essere una impresa di grandissimo successo ». In seguito l'articolista riferiva che in sede di commissione parlamentare erano stati previsti utili « per non meno del 14 per cento » sul capitale investito, concludendo: « Anche senza indulgere a promesse tanto rosee, gli azionisti hanno ogni ragione di essere soddisfatti del proprio investimento⁶⁰ ».

Thomas Brassey⁶¹, che, da solo o in società con altri appaltatori inglesi, aveva già costruito dal 1853 al 1859 in Italia, e in particolare in Piemonte, diversi piccoli tronchi per un totale di 238 miglia, e che dopo l'Unificazione si era assunto la costruzione di 138 miglia della Maremmana, ottenne l'appalto insieme a Parent e Buddicon della costruzione di uno dei cinque tronchi del progetto, il tratto Foggia-Salerno, per 160 miglia. Può essere interessante sottolineare a questo proposito come in tutti i casi precedenti i contratti di appalto fossero seguiti a larghe partecipazioni di capitale inglese alle imprese ferroviarie italiane.

Nel 1863 le prime notizie allarmanti sulla situazione delle finanze italiane cominciarono a circolare sulla stampa euro-

⁵⁸ G. CAPODAGLIO, *Storia di un investimento di capitali: la Società italiana per le strade ferrate meridionali*, in « Riv. It. Scienze Economiche », 1938, n. 2.

⁵⁹ G. LUZZATO, *Storia Economica dell'Età Contemporanea*, op. cit., Vol. II, p. 380.

⁶⁰ « *The Economist* », 20-9-1862 - 11-10-1862 e 10-10-1863, *The Italian Railway Contract*. Si vedano anche le corrispondenze da Parigi dello stesso periodo: 16-10-1862.

⁶¹ A. HELPS, *Life and Labours of Mr. Th. Brassey*, Londra, 1874, pp. 161-166.

pea. M. De Lisle, un alto funzionario dell'Impero francese, che era stato inviato in Italia per studiare la condizione e le prospettive delle finanze del Governo di Torino, pubblicò un rapporto, in cui si affermava che il nuovo Stato versava sull'orlo della bancarotta⁶². Critiche pesanti apparvero sulla stampa inglese: l'episodio di Aspromonte, lo scoppio del banditismo in Sicilia avevano raffreddato gli entusiasmi di alcuni anni precedenti.

È certo comunque che una campagna di questo tipo, la instabilità politica in Italia, il continuo ricorso al mercato finanziario non potessero che diminuire il credito dello Stato italiano.

Una prova di queste crescenti preoccupazioni può essere data dal fatto che il prestito piemontese del 1851 era a questa data quotato sulla Borsa di Londra separatamente dalla rendita italiana e, sebbene offrisse lo stesso reddito, era valutato 14 punti al di sopra delle emissioni successive al 1861⁶³.

Nel contempo un nuovo ingente prestito veniva votato dal Parlamento italiano come parte del piano per il riequilibrio finanziario presentato da Minghetti.

La Banca Rothschild di Parigi, che assunse l'emissione, stabili, tenendo probabilmente conto della vicenda che aveva contrassegnato l'emissione del 1861, di suddividere le quote assegnate al pubblico tra le Borse di Parigi, di Londra e d'Italia e di portarne sul mercato solo una parte.

Secondo le notizie riferite dalla stampa, le sottoscrizioni ricevute nella Borsa di Londra non ammontarono a più della metà⁶⁴ della quota ad essa riservata, poiché i circoli finanziari consideravano il prezzo di emissione a 71 almeno uno o due punti al di sopra del valore reale del consolidato italiano.

Inoltre, contemporaneamente a questa emissione veniva-

⁶² « The Economist », 7-11-1863, *Financial position of Italy*. « The Times », 3-11-1863, *Italy*; 10-9-1864, *Italian Finances*; 5-11-1864, *Italy*; 14-11-1864, *Franco-Italian Convention*. Cfr. anche B.P.P. 1864, Vol. LXI, p. 713. Rapporto di Sackville West sulla situazione politica economica e finanziaria del Regno d'Italia.

⁶³ « The Economist », 7-3-1863.

⁶⁴ « The Money Market Review », 21-3-1863.

no lanciate sui mercati europei le prime serie di obbligazioni della Italian Irrigation (Ls. 1.000.000, 6 per cento a 90), delle Ferrovie Meridionali (Ls. 5.000.000, 3 per cento, a 45), e della Torino-Savona, tutte garantite dallo Stato italiano⁶⁵: immediatamente caddero al di sotto del valore nominale, danneggiate come furono dalla sfavorevole disposizione del mercato verso l'Italia e dalla concorrenza che queste « emissioni simultanee del valore di diversi milioni di sterline, più o meno sostenute dal Governo italiano »⁶⁶, erano destinate a farsi l'un l'altra.

Malgrado queste battute d'arresto, né la domanda da parte dell'Italia né l'offerta di capitali da parte degli operatori inglesi mostravano sintomi di stanchezza.

Nel maggio 1863 vennero portate alla Borsa di Londra per la sottoscrizione le azioni della Società Reale per le Ferrovie Sarde⁶⁷: l'annuncio dell'emissione recava quelle che possono essere considerate le condizioni più o meno usuali per compagnie inglesi operanti in Italia, vale a dire, un capitale di un milione di sterline, la facoltà di emettere obbligazioni per Ls. 2.000.000, la garanzia da parte dello Stato di profitti netti pari a Ls. 580 per miglio inglese, la concessione di godimento in perpetuo di 200.000 ettari tratti dal Demanio dello Stato nell'Isola. Il consiglio di amministrazione italiano era formato dal gen. Lamarmora, il marchese Villafore, il deputato G. Sanna-Sanna, il marchese Cavour; quello inglese dai banchieri Ch. Bell e I. Leonino, un amministratore della Lancashire and Yorkshire Railways Co., e da G. Grenfell.

Durante gli ultimi mesi del 1863, secondo uno dei pochi dispacci in materia di transazioni finanziarie di Elliot⁶⁸, l'ambasciatore inglese alla Corte di Torino, « molte proposte di grande importanza da parte di capitalisti inglesi » vennero presentate al Governo italiano: un gruppo offriva « l'acquisto dell'intero sistema ferroviario attualmente aperto o in completamento in possesso del Governo », mentre un altro, guidato

⁶⁵ « The Money Market Review », 7-3-1863.

⁶⁶ « The Economist », 14-3-1863; 21-3-1863.

⁶⁷ « The Economist », 2-5-1863.

⁶⁸ F.O. 45/43 - Elliot a Russell, 10-11-1863.

1864

dalla National Credit Co., « presentava proposte di portata ancora maggiore, riguardanti la costruzione di strade nella provincia di Napoli e nella Sicilia su scala assai vasta. Secondo questi progetti dovrebbero essere costruite circa 17.000 miglia di strade in 6 anni: gli interessi sull'investimento, che si aggirerebbe intorno ai 20 milioni di sterline, dovrebbero essere assicurati dalle proprietà dei Comuni attraverso i quali le strade sarebbero passate ».

Né l'una né l'altra trattativa andò in porto. Tuttavia la General Credit and Finance Co. si fece intermediaria tra il Governo italiano e i Rothschild per la cessione della rete ferroviaria dello Stato, vincendo la concorrenza della International Financial Society ⁶⁹.

Attiva era inoltre la presenza britannica nei prestiti alle amministrazioni locali: la stampa italiana riferiva che la banca Cox-Nicols aveva stipulato finanziamenti alle Province di Modena, Aquila, Caltanissetta, per la costruzione di strade e canali, per un importo approssimativo pari a 50 milioni di lire ⁷⁰.

In gennaio la International Financial Society si fece promotrice della Anglo-Italian Bank Co. Ltd. (con un capitale di Ls. 1.000.000), che può essere considerata se non la più importante, certo la più rappresentativa ed interessante società inglese operante in Italia in questo periodo ⁷¹. Nel suo consiglio di amministrazione figuravano alcuni tra i più influenti nomi della City come J. Lubbock, che venne nominato presidente, G. J. Goschen, Ch. Bell, Benson, Bordier, Doulton e S. Leonino, oltre a due statisti che si erano particolarmente distinti nello sviluppo delle relazioni diplomatiche tra Inghilterra e Regno d'Italia, vale a dire Sir James Hudson e il barone B. Ricasoli, ex primo ministro.

Oltre a questi, figuravano tra i principali azionisti altri ben noti banchieri, come Beaumont, Salomon, Ricardo, Morgan, che avevano promosso la International Financial Soc. « Questa società », il programma affermava « è costituita con

⁶⁹ « Gazzetta di Milano », 11-5-1864.

⁷⁰ « Gazzetta di Milano », 31-8-1864.

⁷¹ P.R.O., 31/B/T. 881 c, 905 c.

lo scopo non solo di facilitare le transazioni finanziarie tra l'Inghilterra e il Regno d'Italia... ma ha anche per obiettivo lo sviluppo delle risorse commerciali italiane; la società agirà come banca di deposito e sconto; si impegnerà in tutte le operazioni connesse con transazioni bancarie e come agente finanziario, si assumerà direttamente o in cooperazione con altri tutte quelle legittime attività commerciali e industriali, per le quali l'Italia offre un così vasto campo ⁷² ».

Il carattere della banca risulta evidente da questi enunciati: si trattava di un'impresa tipica del boom finanziario e speculativo in atto, che cercava di unire le funzioni di banca di deposito e sconto con quelle di società finanziaria, ponendosi in posizione ambivalente.

Come d'abitudine, l'ultimo paragrafo sottolineava che « la formazione della società non è stata intrapresa finché non è stato appurato che la sua costituzione viene accolta col massimo favore delle autorità italiane ».

I primi due anni di esistenza della banca furono contrassegnati da una serie di successi: vennero aperte succursali a Torino, Genova, Milano, Firenze e Napoli; nel consiglio di amministrazione inglese vennero cooptati De Vincenzi (deputato, che nel frattempo era divenuto presidente della Commissione Reale per la coltivazione del cotone) e J. Lacaita (deputato, consigliere d'amministrazione delle Ferrovie Meridionali), mentre in quello italiano venivano aggiunti non meno di cinque altri componenti del Consiglio di amministrazione delle Meridionali stesse, vale a dire Belinzaghi ⁷³ della Banca Nazionale, G. Spinelli (dep.), V. Denina (dep.), L. Oneto e Nosedà.

Il presidente J. Lubbock, nel primo rapporto agli azionisti,

⁷² « The Economist », 16-1-1864.

⁷³ Belinzaghi con Brambilla e Ceriana (direttori della Banca Nazionale) ed altri facevano parte della Italian Credit Co. con un capitale di Ls. 3 milioni che la London Financial Association tentò di costituire in concorrenza con la Anglo-Italian Bank in questo stesso periodo. L'iniziativa naufragò secondo alcune fonti per mancato accordo tra le parti, secondo altre per l'influenza politica sfavorevole esercitata da Ricasoli e Hudson presso le autorità centrali. Cfr. « The Economist », 3-4-1864; « La Gazzetta di Milano », 5-5-1864; 13-9-1864; « La Gazzetta Finanziaria », 30-7-1864.

lamentò la esiguità dei depositi ottenuti in Italia ⁷⁴: ciò nonostante fin dal primo apparire la banca, anche grazie ai notevoli appoggi politici di cui poteva godere, fu attivissima, presente, più o meno apertamente, in tutte le grandi operazioni e speculazioni di questi anni, in particolare nei settori facenti capo allo Stato.

Da fonti diverse, peraltro piuttosto incerte, appare che la Anglo-Italian Bank si interessò di operazioni di credito relative alla coltivazione e al commercio della seta ⁷⁵ e del cotone ⁷⁶; che direttamente o indirettamente, in particolare attraverso l'opera di Sir J. Hudson prese parte alle discussioni sui progetti di tunnels ferroviari per il Luckmanier ⁷⁷; che venne interpellata dal Governo pontificio — ma i contatti non ebbero successo — per un prestito a condizioni assai vantaggiose.

A quanto riferiva l'ambasciatore inglese, le autorità romane offrivano « il permesso per la costituzione di una succursale in Roma con diritto di emissione, la concessione di una ferrovia da Roma a Porto d'Anzio e la costruzione di un porto in questa località » ⁷⁸.

Sull'esempio di quanto stava avvenendo in Inghilterra, la Anglo-Italian si impegnò a fondo nel lancio di società-figlie: uno dei suoi primi successi fu la costituzione della Italian Lands Co. ⁷⁹, con un capitale di Ls. 1.500.000 suddiviso in 30.000 azioni (di cui soltanto 20.000 effettivamente emesse). Questa società può essere definita come un Credito Fondiario di tipo particolare, dal momento che il suo statuto stabiliva gli scopi sociali nei termini seguenti: acquisire, apportare migliorie, disporre di terreni di ogni sorta; compiere tutte le operazioni proprie di un Credito Fondiario.

Il fatto che la Italian Lands mirasse ad unire queste due funzioni deve essere certamente collegato alla vendita del De-

⁷⁴ « The Bankers Magazine », maggio 1865, p. 307.

⁷⁵ « The Economist », 4-6-1864, J. CHEETAM, *Italy*.

⁷⁶ Commissione Parlamentare d'Inchiesta sul corso forzoso dei biglietti di banca, Firenze 1869, Vol. II, p. 1163.

⁷⁷ Epistolario di C. Cattaneo, Vol. IV, 23-11-1865 N. 1195.

⁷⁸ F.O. 45/75 - Harris a Russell, 10-11-1865.

⁷⁹ P.R.O. B.T., 31/1178 c., 1291 c; 1344 c.

manio dello Stato e della manomorta ecclesiastica, che prometteva di offrire ampio spazio di attività in entrambi i campi.

Oltre a sette consiglieri della Anglo-Italian, vale a dire B. Ricasoli, Hudson, Lacaita, Bordier, S. Leonino, De Vincenzi, J. Caird, il consiglio di amministrazione della Italian Lands comprendeva N. Lubbock, L. G. Agar Ellis (M.P.), V. Ricasoli (dep.), I. Leonino, Corsi (dep., ex ministro dell'Agricoltura, membro del C. di A. delle Ferrovie Meridionali). I maggiori azionisti andavano ancora una volta ricercati tra i promotori delle due compagnie madri, vale a dire le « vecchie » banche di Londra Stern, Quantell, Cazenove, Heath, Drake, Curtis, Rate, mentre i membri italiani del Consiglio di amministrazione, come nel caso dell'Anglo-Italian, possedevano soltanto l'ammontare di azioni strettamente necessarie per poter essere eletti.

Immediatamente dopo la sua formazione, la Italian Lands partecipò con il Credito Mobiliare Italiano e la General Credit and Finance Co.⁸⁰ (che già aveva negoziato una parte delle obbligazioni della Società Torino-Savona nella City) alla emissione sulla Borsa di Londra di una partita del Prestito sul Demanio di Stato del 1865⁸¹. I termini di questa emissione, che seguivano l'adozione delle proposte di Minghetti, sottolineavano la rapida caduta della rendita italiana sulle piazze europee: emesso a 67,50 (Ls. 5.200.000 di prestito effettivo per Ls. 8.000.000 nominali) il prestito era redimibile in 15 anni, e ogni cartella recava un buono di godimento che dava diritto alla partecipazione per il 10 per cento ad ogni ricavo realizzato sulla vendita dei terreni al di sopra della loro valutazione di stima. L'annuncio prospettava un interesse annuale di almeno il dieci per cento.

La quota di Ls. 2.000.000 riservata alla Borsa di Londra venne facilmente venduta in breve tempo⁸².

Nello stesso anno la Anglo-Italian Bank lanciò la Florence Land and Public Works Co. Ltd.⁸³, con un capitale di Ls. 500

⁸⁰ Bradshaw's Railway Manual, 1864, p. 354.

⁸¹ « The Bankers Magazine », maggio 1866, p. 307.

⁸² Fenn's Compendium, 1883, p. 483.

⁸³ P.R.O. B.T. 31/2793 c.

*English capital
exported to Italy 1861-1865
1861 257,865,000 L.
calculated at 20 million*

mila, al fine di acquistare una concessione dalla Amministrazione comunale di Firenze, dopo che questa città era stata elevata al rango di capitale. Come d'abitudine la concessione portava con sé una sovvenzione e una garanzia sul capitale. La compagnia iniziò l'attività solo nel 1867.

Sir James Hudson divenne nel 1865 presidente di una società per l'installazione di una funicolare sul Moncenisio (capitale Ls. 250.000), che avrebbe dovuto operare finché la ferrovia fosse entrata in funzione ⁸⁴.

Altri investimenti inglesi, in particolare a partire dagli anni 1863-64, intervennero nel finanziamento di imprese edilizie e di lavori pubblici municipali.

La International Financial Society possedeva interamente la Italian Building Society, una compagnia formata nel 1863 per la costruzione di una serie di edifici in piazza dello Statuto a Torino, secondo i termini di una convenzione con il Comune (capitale Ls. 280.000 con un interesse garantito del 6 e mezzo per cento) ⁸⁵; il Credit Mobilier and Foncier controllava la City of Milan Improvements Co. Ltd. (1864) con un capitale di Ls. 600.000 per la costruzione della Galleria Vittorio Emanuele in Milano ⁸⁶; nel 1865 venne formata la Naples Public Works (capitale Ls. 600.000) per costruire un viale ed edifici annessi nel centro di quella città ⁸⁷.

Debbono solo essere aggiunti gli investimenti inglesi nel settore minerario (circa una dozzina di società con un capitale variante da Ls. 10.000 a Ls. 200.000) ed in una compagnia di navigazione, la Italian, London and Adriatic Steam Co. con un capitale di Ls. 500.000 ⁸⁸, per rendere questa enumerazione più completa possibile.

Complessivamente può essere calcolato attorno ai 20 milioni di Ls. il capitale inglese esportato in Italia tra il 1861 ed il 1865.

⁸⁴ « The Economist », 10-2-1866 - Promotori di questa società risultano Th. Brassey, M. Peto, il duca di Vallombrosa, ed altri.

⁸⁵ P.R.O. B.T. 31/1524 c.

⁸⁶ « The Economist », 2-5-1865.

⁸⁷ « The Economist », 25-11-1865.

⁸⁸ « The Economist », 16-1-1864.

Grosso modo un quarto di questa somma fu destinato a prestiti governativi, la metà a società ferroviarie e imprese per lavori pubblici, e la parte rimanente a investimenti diversi, da istituti bancari a imprese minerarie o di vario genere.

Se si considera tuttavia che anche le società ferroviarie, godevano di garanzie governative, che quelle per i lavori pubblici usualmente ottenevano sovvenzioni e convenzioni dalle autorità comunali, che le imprese bancarie sorgevano per finanziare proprio questo tipo di imprese e per fungere da tramite tra le autorità e la City, si deve concludere che l'intervento dello Stato nell'importazione dei capitali in Italia assunse un ruolo di gran lunga preponderante.

A parte le tradizionali ragioni già ricordate, non si deve dimenticare che le imprese inglesi operanti in Italia erano frutto della « Limited Liability Mania »: esse sorgevano e prosperavano più sul credito ottenuto sulla base delle garanzie del Governo che sul proprio capitale debitamente sottoscritto.

Sotto ogni punto di vista il flusso di capitali inglesi in Italia fu in questi anni notevole ed in rapida espansione. Se l'importazione di capitale francese fu indubbiamente ancora maggiore, ciò fu dovuto non tanto a scarsa iniziativa britannica quanto ai più forti legami che tradizionalmente univano l'alta banca francese e la Borsa di Parigi ai mercati italiani.

Difficile comunque risulta tracciare una linea di demarcazione e di contrapposizione tra l'alta finanza inglese e quella francese in relazione alle emissioni italiane: semmai la concorrenza e gli antagonismi si formavano tra gruppi diversi indipendentemente dalla nazionalità, come tra i Rothschild-General Finance and Credit Co. da un lato e Credit Mobilier-International Financial Society - Anglo Italian Bank dall'altro. Contrapposizioni queste che si potevano verificare in un'occasione per dar luogo ad accordi nella situazione immediatamente successiva.

P A R T E I I

LE RELAZIONI TRA ITALIA E INGHILTERRA
DAL 1865 AL 1875

12 fascicoli
Comitato Giuristi
1866 11 May

CAPITOLO IV

LA CRISI DEL 1866 E LE SUE CONSEGUENZE

1. Il panico dell'11 maggio. 2. La crisi dei rapporti finanziari italo-britannici e il collasso delle imprese inglesi in Italia. 3. « La cassaforte del mondo »: l'evoluzione della City dal 1867 al 1875. 4. Il pareggio del Bilancio e il consolidamento del mercato finanziario italiano. 5. Le relazioni finanziarie italo-britanniche (1867-1875).

1. *Il panico dell'11 maggio*

« Il panico del 1866 è arrivato » scriveva il « Bankers Magazine » nel suo numero del giugno di quell'anno. « Esso è scoppiato con una forza senza precedenti e nella massima parte dei suoi sviluppi con una gravità assolutamente devastante... tra tutte le catastrofi di borsa, inclusa quella del 1825, questa è stata la più colossale »¹.

Questa crisi è passata alla storia sotto il nome di Overend Gurney and Co. Ltd., la potente « casa d'angolo » di Lombard Street, il cui fallimento assieme allo scoppio della guerra austro-prussiana segnò il momento culminante del panico di borsa.

Nei primi mesi del 1866 la liquidazione del boom 1862-1865 appariva alla maggioranza degli osservatori in uno stadio molto avanzato².

¹ « The Bankers Magazine », giugno 1866.

² « The Economist », 3-3-1866, *Commercial History and Review for*

Le azioni e obbligazioni delle società ferroviarie, compagnie per irrigazioni e lavori pubblici, banche e società finanziarie a responsabilità limitata, non escluse le più solide e quelle di maggiori proporzioni, si deprezzarono fortemente.

La caduta del mercato coinvolse anche le quotazioni dei prestiti agli Stati esteri, che avevano rappresentato l'altro principale settore della speculazione borsistica: per citare solo alcuni esempi la rendita egiziana cadde nel giro di sei mesi da 100 a 76, quella greca da 24 a 9, le obbligazioni di Stato russe da 93 a 63, e così via ³.

Il credito, che già aveva subito duri colpi dalle ripercussioni della crisi del cotone, fu scosso da cima a fondo, poiché il mercato aveva praticamente esaurito le riserve liquide.

Gli osservatori contemporanei più autorevoli non nutrivano dubbi sul fatto che la crisi del credito rappresentasse la principale causa prossima del collasso di tante società a responsabilità limitata, imprese ferroviarie, compagnie per l'appalto di lavori pubblici, che avevano dapprima prosperato, e poi avevano potuto sopravvivere solo « trasferendo capitale circolante in investimenti fissi per l'ammontare di decine di milioni di sterline » ⁴.

Alla luce di queste considerazioni, non vi è dubbio che l'allarme causato dalla imminenza della guerra sul Continente poté accelerare, ma non certo produrre, lo scoppio della crisi. L'11 maggio la Overend Gurney and Co. Ltd., la più grande banca della City dopo la Banca d'Inghilterra, chiuse gli sportelli.

P. H. Emden ⁵ ha descritto le sue funzioni come quelle di « una banca delle banche », a causa della importanza strutturale che in questo periodo avevano acquistato gli istituti di

1865, « Al momento attuale è probabile che il 70 per cento delle società avviate più o meno completamente durante gli ultimi tre anni siano praticamente defunte ». Cfr. anche « The Bankers Magazine », aprile 1866.

³ « The Economist », *Commercial History and Review for 1865*.

⁴ « The Economist », *Commercial History and Review for 1866*, 9-3-1867, 14-7-1869, *The crisis of 1866*.

⁵ P. H. EMDEN, *Money Powers of Europe, op. cit.*, pag. 194.

sconto e dei rigidi regolamenti che limitavano le operazioni della Banca d'Inghilterra.

A sua volta L. H. Jenks⁶ sottolinea che la banca, dopo essersi trasformata in una società a responsabilità limitata, aveva tradito i principî tradizionali che avevano formato la base della sua potenza e prosperità, divenendo una « società superfinanziaria » ed esaurendo le proprie riserve in imprese ferroviarie, compagnie di navigazione, progetti di ogni tipo, anche i più stravaganti, in Europa e negli Stati Uniti.

Sebbene possano apparire divergenti, le opinioni di questi autori non si contraddicono, dal momento che l'una sottolinea la portata della crisi del sistema creditizio mentre l'altra porta l'accento sulle cause prossime del collasso.

Comunque, qualsiasi fosse l'origine delle difficoltà della Overend Gurney Co., è certo che in seguito al suo fallimento, e a causa di esso, moltissimi appaltatori, banche, società, investitori ne seguirono le sorti.

Il tasso di sconto della Banca d'Inghilterra venne elevato al 10 per cento per non meno di dieci settimane consecutive: l'estensione del panico fu tale che il Governo inglese inviò una circolare pubblica ai propri rappresentanti all'estero, nell'intento di rassicurare gli altri Governi sulla solidità della economia britannica⁷.

Se il panico del 1866 ebbe il suo epicentro nella Borsa di Londra⁸ le sue ripercussioni non furono in nessun modo limitate all'Inghilterra: gli stessi avvenimenti si stavano ripetendo nei mercati di Parigi, Amburgo e Torino. In effetti la crisi del credito rappresentò il punto più basso di una depressione ciclica che caratterizzò la situazione di tutti i mercati europei in questo periodo, allo stesso modo come l'espansione e la prosperità generali avevano improntato le loro attività negli anni precedenti.

Lo scoppio della guerra, il fatto che il panico non trovasse direttamente origine in sviluppi interni al mercato italiano, ma apparisse conseguenza di avvenimenti politici ed eco-

⁶ L. H. JENKS, *The migration of British capital*, op. cit., pag. 265.

⁷ « The Economist », 16-8-1867, *On the circular of Lord Clarendon*.

⁸ W. BAGEHOT, *Lombard Street*, Londra, 1873, pag. 17.

nomici esterni ha in qualche modo distorto il significato della crisi economica che si abbatté sull'Italia agli occhi dei contemporanei, e reso più difficile il giudizio degli storici.

Comunque, abbondante materiale di documentazione in questa crisi è facilmente rintracciabile, dal momento che nel 1868 venne nominata una Commissione d'Inchiesta Parlamentare, col compito di indagare le vicende che avevano portato al corso forzoso, le cause della crisi e gli strumenti che si dovevano adottare per superarne gli effetti⁹.

Due tesi contrastanti, vennero presentate durante le udienze del comitato.

Da un lato stava la Banca Nazionale e tutte quelle società che avevano in modo più o meno aperto esercitato pressioni sul Governo per ottenere l'adozione del corso forzoso, dall'altro si ponevano tutti gli altri testimoni.

Secondo l'opinione di questi ultimi, alcune banche, come il Credito Mobiliare Italiano, la Banca di Sconto e Sete di Torino, la Cassa Generale di Genova, la Cassa di Sconto di Torino, avevano impegnato tutti i loro depositi e le loro riserve in imprese ferroviarie, anticipazioni sui prestiti allo Stato, lavori pubblici, ecc.¹⁰. Come si trovarono in imminente pericolo di fallimento, esse si rivolsero alla Banca Nazionale, che negli anni precedenti aveva attivamente sostenuto le loro operazioni ed aveva offerto loro i mezzi per espandere il credito al di là delle loro possibilità effettive. Le difficoltà di questi istituti si ripercuotevano ora sulla Banca Nazionale, che a suo volta si venne a trovare sull'orlo dell'insolvibilità¹¹.

Ora, tutti questi istituti ricorsero al Governo, ottenendo

⁹ Atti della Commissione d'Inchiesta sul corso forzoso dei biglietti di banca. 1869, Firenze, Vol. III.

¹⁰ Atti della Commissione, op. cit., Vol. III, pag. 98, Testimonianza di Avitabile.

¹¹ Atti della Commissione, op. cit., Vol. III, testim. del sen. Poggi, p. 279: « Si chiedevano somministrazioni fiduciarie alla Banca Nazionale, cui si autorizzava anche l'emissione di nuovi biglietti, oppure si emettevano parecchi milioni di buoni del Tesoro, con cui si creava un debito galleggiante... La Banca d'altra parte faceva pure grandiose operazioni per conto proprio soccorrendo con i suoi mezzi le grandi imprese assunte dalle società anonime ».

Atti della Commissione d'Inchiesta
Finanze, Roma

l'adozione del corso forzoso, riuscendo in tal modo ad aiutar-
si l'un l'altro e in definitiva a superare la crisi, facendola ri-
cadere sul Paese.

banca

Per contro, le testimonianze rese dai rappresentanti della
Banca Nazionale, del Credito Mobiliare e di altri istituti di
credito, sottolineavano come la ragione principale delle loro
difficoltà traesse origine dall'enorme massa di pagamenti e
ritiri di credito sopraggiunti dall'estero in uno stato di pani-
co causato dall'imminente scoppio della guerra con l'Austria ¹².

Cause esterne e semmai di natura più politica che econo-
mica: la Banca Nazionale più che imputata doveva essere con-
siderata vittima di eventi al di fuori del suo controllo.

Scialoia, il ministro delle Finanze responsabile dell'ado-
zione del corso forzoso, cercò di porsi a metà strada tra que-
ste opinioni estreme, dichiarando che, sebbene gli sarebbe sta-
to difficile lasciar naufragare le più importanti banche, sol-
tanto l'imminenza della guerra lo aveva posto di fronte « alla
necessità di esporre al disastro del corso forzoso il Paese » ¹³.

Non vi è dubbio innanzitutto sul fatto che il tipo di
operazioni in cui si erano impegnati il Credito Mobiliare e le
altre banche fosse lo stesso che aveva portato la crisi del
maggio 1866 sui mercati finanziari di Londra e del Continente.

Per di più il credito italiano dipendeva in larga misura
dai mercati finanziari esteri: il flusso di oro dall'Italia, cau-
sato dal panico prevalente nelle principali borse e dall'immi-
nenza della guerra, assunse proporzioni assai vaste, che le au-
torità italiane non poterono controllare.

Inoltre nessuno poté negare che la Banca Nazionale aves-
se assunto una posizione ibrida in questo periodo, combinan-
do opposte e diverse funzioni ¹⁴. Aveva finanziato la politica

¹² Atti della Commissione d'Inchiesta, op. cit., Vol. II - Rapporto
della Banca Nazionale, p. 31 - Credito Mobiliare Italiano, p. 224.

¹³ Atti della Commissione. op. cit., testimonianza di A. Scialoia,
Vol. III, pag. 46.

¹⁴ Atti della Commissione, op. cit. test. sen. Gutierrez del Solar,
Vol. III, pag. 70: « La Banca Nazionale era intervenuta in tutte le
operazioni del Governo... tutte le società anonime, tutte le imprese
di strade ferrate avevano fatto capo a lei; il suo portafogli rigur-
gitava di titoli di ogni grado di solvibilità ».

inflazionista del Governo attraverso l'emissione incontrollata di buoni del Tesoro per diverse centinaia di milioni; i suoi molteplici impegni nei confronti delle imprese ferroviarie e per i lavori pubblici ne avevano fatto una sorte di banca finanziaria; il suo ruolo tradizionale, quale banca delle banche, infine si era rafforzato ¹⁵.

Questi indirizzi denotavano soprattutto la debolezza delle strutture del sistema creditizio italiano, che a sua volta rifletteva lo stato di arretratezza dell'accumulazione capitalistica in Italia.

Come conseguenza la crisi si ripercosse sullo Stato e il corso forzoso ne fu il logico risultato.

È interessante notare che ben pochi testimoni — con la eccezione per altro assai significativa di L. Luzzatti ¹⁶ — indicassero nella debolezza del sistema creditizio una delle componenti essenziali della crisi e delle sue conseguenze, mentre quasi tutti sottolinearono la necessità di riportare il bilancio in pareggio. Con tutto ciò fu certamente il sistema creditizio italiano ad essere colpito più gravemente e con effetti più duraturi dagli sviluppi della crisi.

2. La crisi dei rapporti finanziari italo-britannici e il collasso delle imprese inglesi in Italia.

Il flusso di capitali inglesi in Italia si era basato principalmente su due fattori: la situazione di forte espansione del mercato finanziario inglese e il credito di cui godeva il nuovo Stato italiano. Entrambe queste condizioni vennero a mancare nel 1866. La somma di questi fattori negativi fece sì che ciò che avrebbe potuto limitarsi ad una pausa nel flusso di capitali inglesi in Italia, si trasformasse nel ritiro quasi completo degli investimenti e una situazione che avrebbe po-

¹⁵ Atti della Commissione, op. cit., Vol. I, Relazione finale: I rapporti tra la Banca Nazionale e il Governo, p. 390; I rapporti tra la Banca Nazionale e il Credito Mobiliare prima e dopo la crisi, pp. 67-71.

¹⁶ Atti della Commissione, Vol. III, p. 223: Test. L. Luzzatti.

Young's
instrument after
1866 - with the

change from administration to minister.

Sah Estate
Sauteray

procur
to creat
of the State
Sart.

tuto comportare solo alcuni fallimenti, si risolvesse in un disastro di proporzioni generali.

È già stata sottolineata l'evoluzione dell'opinione pubblica inglese nei confronti degli affari italiani. A partire dal 1865 le critiche e le pressioni diedero luogo ad un senso di accentuata diffidenza e di sfiducia¹⁷.

A rendere più gravi i sospetti dei circoli finanziari e politici inglesi, si andavano accumulando avvenimenti e indizi che tendevano a provare come il Governo italiano fosse un cattivo debitore e tendesse a mancare ai propri impegni.

Il primo caso di controversia risultò dalla vendita delle ferrovie dello Stato alla Società Ferroviaria Alta Italia¹⁸.

La trattativa incluse anche la linea costruita con il prestito anglo-sardo del 1851, che era stata ipotecata al momento della sottoscrizione. Ora il contratto di vendita ai Rothschild annullava il diritto dei detentori delle cartelle Hambro's di scambiare alla pari le loro obbligazioni con quelle della compagnia, come previsto nel contratto di emissione.

I reclami presentati dai possessori delle cartelle Hambro's vennero debitamente discussi dal Parlamento italiano: il loro rigetto si basò su argomenti di tipo diverso, ma principalmente sulla convinzione che i Rothschild avrebbero rimesso in discussione tutto l'accordo, se obbligati ad accogliere presenze esterne in una compagnia da loro controllata¹⁹.

Per parte loro, i circoli finanziari londinesi considerarono l'episodio come una aperta violazione della parola data da parte delle autorità italiane. Il risultato fu « una offesa grave al credito del Paese » come Elliot aveva ammonito il ministro delle Finanze Italiane²⁰.

¹⁷ « The Economist », 28-10-1865, *Italian difficulties and mistakes*. « L'Italia non può più considerarsi a stretto rigore uno stato solvibile ». « The Times », 3-4-1866, *Financial prospects of Italy*.

¹⁸ « The Times », 15-4-1865, *Protest of Hambro's bondholders*.

¹⁹ F.O. 45/68, N. 52 - Russell a Elliot, 10-4-1865.

²⁰ F.O. 45/71, N. 121 - Elliot a Russell, 17-4-1865. Accluso un memorandum sul punto di vista italiano di Lamarmora e Sella.

Una volta raggiunta questa conclusione, la rendita italiana cadde tra i cosiddetti « stocks speculativi », in completa balia delle voci di mercato e sottoposti alle manovre borsistiche più violente. Per non citare che la stampa più autorevole, il « Times »²¹ riferiva da Parigi che il Governo italiano aveva rifiutato di pagare la garanzia pattuita ad una compagnia ferroviaria: una settimana dopo « The Economist »²² a sua volta affermava che il Governo di Firenze stava considerando la possibilità di applicare una tassa sulla rendita detenuta all'estero, eccetera. Le cose precipitarono in tal modo che ai primi del giugno 1866, « The Economist »²³ riferiva che « le azioni delle Ferrovie Sarde, invendibili per mesi, sono attualmente richieste nel mercato, poiché si considera probabile che l'isola venga ceduta alla Francia ».

In questa settimana la rendita italiana era quotata 35,½, sulla Borsa di Londra: ad un livello, tuttavia, solo di poco inferiore a quelli raggiunti a Parigi e perfino a Torino.

In una situazione di questo tipo, il destino delle società inglesi in Italia era segnato.

Le Ferrovie Reali Sarde portarono sul mercato nell'estate del 1865, 31.445 azioni privilegiate; in dicembre l'emissione dovette essere cancellata perché, secondo l'opinione del Consiglio di amministrazione « le richieste non sono state... sufficientemente numerose »²⁴. Nel marzo 1866 una nuova convenzione venne sottoscritta con le autorità italiane, che autorizzava l'emissione di Ls. 500.000 in obbligazioni, pagava la garanzia pattuita sui tronchi già costruiti (94 miglia su un totale di 240), e stabiliva che la parte rimanente dovesse essere iniziata solo allorché i profitti netti avessero raggiunto il livello di Ls. 965 per miglio²⁵. In questo periodo il disavanzo della società ammontava a Ls. 435.000: anche le con-

²¹ « The Times », 11-4-1866, *Financial crisis in Italy*.

²² « The Economist », 20-4-1866.

²³ « The Economist » 9-6-1866. Cfr. anche la corrispondenza diplomatica a proposito di queste voci. F.O. 45/86, N. 147 - 18-5-1866 - Elliot a Clarendon.

²⁴ Bradshaw's Railway Manual, 1866, p. 367.

²⁵ Bradshaw's Railway Manual, 1867, p. 383.

dizioni di favore ottenute potevano ormai essere di ben poco aiuto. Pochi mesi dopo la società abbandonò i lavori, dichiarando che « le autorità italiane non erano state in grado a causa... delle necessità politiche di mantenere gli impegni » ²⁶.

Le vicende della Italian Irrigation Co. appaiono per molti aspetti simili. Il rapporto del presidente per il 1865 affermava che la società aveva dovuto far ricorso al mercato creditizio per un prestito a condizioni molto pesanti, avendo superato il livello prestabilito di spese ²⁷. In seguito la società riduceva il capitale legale, attraverso una nuova convenzione con il Governo di Firenze, che annullava le azioni non vendute ed aumentava corrispondentemente le obbligazioni in diverse forme fino a raggiungere un totale di Ls. 3.160.000 in prestiti obbligazionari. Ma, perfino prima che questa operazione fosse eseguita, il debito raggiungeva cifre così alte che l'assemblea degli azionisti aveva dovuto votare una risoluzione con cui si abbassavano i dividendi garantiti dallo statuto, per far fronte agli impegni. Nell'aprile 1866 la società dovette ricorrere ad espedienti estremi: la parte del canale già costruita venne aperta, e la società si affrettò a richiedere al Governo di Firenze i sussidi e le garanzie concordate. Una ispezione ordinata dalle autorità appurò che il canale non poteva portare che un terzo della quantità d'acqua prevista: la garanzia venne di conseguenza rifiutata.

Durante i giorni del panico, la società si adoperò per ottenere dal Governo l'adozione del corso forzoso: anche questo provvedimento risultò tuttavia di ben poco aiuto, se alcuni mesi dopo il Tribunale di Torino dichiarò il fallimento della società su istanza dei creditori. La società nominò un comitato di rappresentanza, il quale si appellò al Foreign Office perché tutelasse i suoi diritti contro il Governo italiano ²⁸.

²⁶ Bradshaw's Railway Manual, 1868, p. 368.

²⁷ « Heraphat's Railway and Commercial Journal », *Italian Irrigation Co.*, 1865, p. 1130.

²⁸ La corrispondenza sulla Italian Irrigation Co. e sulle discussioni con le autorità italiane al riguardo è contenuta in F.O. 97/267.

Poco dopo il comitato si divise a causa dei contrasti sorti tra gli azionisti e i detentori di obbligazioni di diverso tipo. A sua volta, il Foreign Office, dopo aver scambiato alcune lettere con la società ed il Governo italiano, lasciò cadere la questione: una inchiesta non ufficiale aveva infatti appurato che « la società si trovava in una situazione di insolvenza fin dal momento in cui era stata costituita ». Nel frattempo, un compromesso raggiunto da una commissione d'arbitrato, che proponeva di devolvere i fondi di garanzia al completamento della rete di irrigazione, veniva respinto dalle autorità italiane.

Nel novembre 1866 il consiglio di amministrazione della Torino-Savona annunciò ai propri azionisti che la società appaltatrice aveva chiesto il pagamento di Ls. 115.000 per debiti arretrati portando la vertenza di fronte al Tribunale di Torino ²⁹.

La istanza di fallimento venne sospesa, poiché il Governo di Torino aveva anticipato agli appaltatori la somma di Ls. 40.000.

Nella stessa riunione, il presidente dichiarò che « oltre al capitale di Ls. 600.000 già speso, Ls. 1.200.000 in aggiunta per materiale rotabile e Ls. 130.000 per pagare i creditori sarebbero state necessarie per completare la linea ». Anche in questo caso, i lavori vennero sospesi dopo breve tempo.

La Anglo-Italian Bank venne dissolta nel settembre 1866, allorché il suo bilancio mostrava un disavanzo di Ls. 48.768, ossia circa il 13 per cento del capitale sottoscritto, e le sue azioni erano valutate oltre un terzo al di sotto del loro valore nominale ³⁰. Alcuni mesi più tardi, un'assemblea degli azionisti decise a maggioranza di ricostituire la banca: il suo capitale nominale venne tuttavia ridotto da Ls. 1.000.000 a Ls. 400.000.

Il nuovo consiglio di amministrazione, nel quale non comparivano alcuni dei membri più rappresentativi e di mag-

²⁹ Bradshaw's Railway Manual, 1867, p. 390.

³⁰ « The Times », 25-9-1866.

gior prestigio come B. Ricasoli, Corsi, S. Leonino, Bordier, chiuse le filiali di Torino e di Milano ³¹.

Gli anni successivi non furono fortunati: la Banca avanzò richiesta al Governo italiano per ottenere diritto di emissione, e importò una quantità considerevole d'oro da Londra per comprovare la propria disponibilità.

Secondo la testimonianza resa dai suoi rappresentanti di fronte alla Commissione Parlamentare d'Inchiesta sul corso forzoso, allorché il permesso fu rifiutato, la Banca perse una notevole somma nel cambio ³².

Nel 1869 la filiale di Genova venne chiusa e poco dopo anche quella di Napoli subì serie perdite.

A causa di questa situazione e di crediti inesigibili contratti prima del 1866, la Banca non poté pagare dividendi per alcuni anni ³³, e limitò le sue operazioni. In breve essa si ridusse ad amministrare gli interessi della Italian Lands Co. Ltd, e della Florence Lands Public Works Co., e ad effettuare alcune operazioni di minore importanza per conto del Governo italiano sul mercato di Londra.

La Italian Lands Co. Ltd. ³⁴, a sua volta, ridusse il capitale a Ls. 200.000 (di cui metà sottoscritto) e restrinse le sue attività all'amministrazione di un vasto possedimento agricolo acquistato dal Demanio dello Stato in val di Chiana in Toscana nel 1865.

Per la City of Milan Improvements Co. serie difficoltà erano insorte alla fine del 1865. Guttenheimer, che peraltro godeva di una fama assai dubbia nella City, convocò un'assemblea degli azionisti proponendo la liquidazione della società e richiedendo nuove sottoscrizioni per ricostruirne una di dimensioni maggiori. La mossa era troppo scoperta: a grande maggioranza la mozione venne rifiutata dagli azionisti ³⁵ ed i lavori vennero sospesi.

³¹ « The Economist », 15-12-1866 - 3-3-1867 - 10-8-1867. Secondo l'opinione di Ch. Lacaita (op. cit., p. 224): « La crisi del 1866 inferse alla Banca colpi così gravi, che non poté più risollevarsi ».

³² Atti della Commissione, op. cit., Vol. II, p. 1163.

³³ « The Bankers Magazine », marzo 1868.

³⁴ « The Economist », 18-9-1869 - « The Times », 12-2-1868 - 19-2-1872.

³⁵ « The Economist », 7-2-1866.

Anche le grandi imprese ferroviarie italiane come le Ferrovie Meridionali³⁶ e la Società Alta Italia³⁷, nelle quali il capitale inglese era in minoranza, subirono le ripercussioni della crisi. Poterono infatti superare la difficile congiuntura solo ricorrendo ad aiuti esterni: questa, basandosi sulla solidità dei Rothschild, contrasse una serie di prestiti a breve termine, quella ricevette forti sovvenzioni e sussidi da parte del Governo italiano.

Tra le imprese inglesi di rilevanza minore, la London and Adriatic Steam Navigation Company, la Naples Public Works, la Industrial and Mining Co. of Central Italy, ed altre piccole compagnie minerarie vennero volontariamente dissolte nel 1866³⁸.

Il panico non colpì soltanto le società private, ma anche, e seriamente, la rendita italiana detenuta in Inghilterra.

La Commissione Parlamentare d'Inchiesta desunse da atti ufficiali le cifre seguenti in relazione ai pagamenti effettuati dalla Tesoreria di Stato per la rendita italiana, sia all'interno sia all'estero³⁹.

Tav. VI - *Pagamenti per conto del Tesoro dal 1865 al 1867 (in migliaia di Lit.).*

	Italia	Francia	Regno Unito	Totale pagamenti
1865	151,504	80,050	6,537	239,500
1866	183,119	86,903	5,452	278,621
1867	195,929	88,696	3,749	290,584

³⁶ Bradshaw's Railway Manual, 1870, p. 367.

³⁷ Bradshaw's Railway Manual, 1867, p. 383; 1869, p. 367; cfr. anche: R.E. CAMERON, *France and the economic development of Europe*, op. cit., p. 300 e segg..

³⁸ Queste informazioni sono desumibili tanto dai registri delle società per azioni, quanto dalla stampa specializzata.

³⁹ Atti della Commissione, op. cit., Vol. I, p. 337.

Secondo questi dati più del 40 per cento della rendita italiana collocata nella Borsa di Londra, per un valore nominale che può essere calcolato tra i 30 e 35 milioni di lire, venne venduto e rinviato in Italia.

L'ammontare complessivo della rendita detenuta in Inghilterra non era ragguardevole, in particolare se paragonato alle quote detenute nei mercati italiani e francesi: la crisi del 1866 ridusse tuttavia tali valori a dimensioni quasi trascurabili.

Risulta dunque possibile trarre dall'analisi delle vicende relative agli investimenti inglesi in Italia alcune conclusioni.

Le difficoltà incontrate da molte società dipesero innanzitutto dalla fine della « Limited Liability Mania »: la minaccia di fallimento cominciò a profilarsi nel corso del 1865 quando non fu più possibile ottenere credito sul mercato di Londra né su quelli italiani. Il Governo italiano tentò di sostenere le società in pericolo, rinnovando le convenzioni, offrendo crediti e facilitazioni varie all'inizio della crisi: allorché apparvero evidenti le proporzioni generali del dissesto, si ritirò, consentendo e in alcuni casi anche favorendo il fallimento.

La crisi indebolì fortemente i legami tra i mercati finanziari europei e l'Italia: il corso forzoso aggravò questa situazione rendendola in certo qual modo permanente.

3. " *La cassaforte del mondo* ": l'evoluzione della City dal 1867 al 1875.

La liquidazione del panico nel mondo finanziario inglese si dimostrò lunga e penosa.

Dopo i violenti colpi subiti nel maggio del 1866, il tasso di sconto scese al 2 per cento, e rimase a questo livello per circa un anno, sottolineando ancora una volta « la depressione nel mondo del commercio, la discesa dei prezzi e la sfiducia universale »⁴⁰.

⁴⁰ G. J. GOSCHEN, *Essays and addresses on economic questions*, op. cit., 2 per cent. p. 59.

Durante il 1867 le quotazioni di mercato del capitale ferroviario subirono una caduta valutata a 146 milioni di sterline; il numero di società a responsabilità limitata lanciate sul mercato non ammontò neppure ad un decimo di quello raggiunto negli anni precedenti; in molti casi le società, che non erano state liquidate, ridussero il loro capitale e chiesero agli azionisti nuovi versamenti ⁴¹.

Se da un lato il mercato stava ricostituendo le proprie riserve, dall'altro appariva assai riluttante ad impegnarsi in imprese che avevano contribuito in modo determinante ai recenti disastri. Ancora una volta, un'ondata di prestiti esteri aprì la strada verso la ripresa. L'Egitto, la Turchia, la Russia e quasi tutte le Repubbliche Sud Americane si rivolsero al mercato di Londra per ottenere capitali ⁴².

Fonti attendibili indicano in una cifra attorno ai 40 milioni di sterline l'ammontare complessivo delle esportazioni di capitali inglesi durante gli anni 1868-1869. Così accentuato divenne questo indirizzo che la stampa poteva affermare: « Il nostro Paese, che è a volte chiamato la fabbrica del mondo, potrebbe essere, con maggiore verità, indicato come la sua cassaforte » ⁴³.

Contrariamente a quanto era accaduto nel 1866, lo scoppio della guerra franco-prussiana non arrestò né ostacolò gravemente la ripresa finanziaria.

È vero che la Borsa vide manifestazioni di panico durante i primi giorni della guerra, ma non si produssero difficoltà degne di rilievo né dissesti di grande portata ⁴⁴. In poco tempo tornò la calma, sebbene gli investitori mantenessero un atteggiamento di forte cautela durante tutto il corso della guerra.

Alla conclusione del conflitto, la situazione della Borsa

⁴¹ « The Economist », 14-3-1868, *Economic History and Review for 1867*.

⁴² « The Economist », 24-10-1868, « Un prestito estero dopo l'altro viene lanciato sul mercato e cosicché l'ultimo cancella i precedenti dalla memoria del pubblico ».

⁴³ « The Bankers Magazine », ottobre 1869.

⁴⁴ « The Times », 12-7-1870.

di Londra era caratterizzata da una sovrabbondante offerta di capitali liquidi in cerca di sbocchi: un tasso di sconto del 2 per cento sottolineava questa volta una disponibilità di risorse quasi illimitate.

Fatto ancor più importante, la City si trovò ad essere l'unico centro finanziario e bancario di importanza mondiale, poiché il conflitto e le forti indennità di guerra avevano causato un momentaneo declino della Borsa di Parigi.

Mentre i prestiti a Governi esteri continuavano ad essere introdotti sul mercato senza soluzione di continuità, una situazione di forte espansione caratterizzava le economie dell'una e dell'altra riva dell'Atlantico, sottolineando il « boom » finanziario di Vienna, Francoforte, New York, ed altri mercati minori.

Una condizione di questo tipo non poteva non riflettersi sulla Borsa di Londra: l'esportazione di capitali raggiunse livelli senza precedenti, tanto che per il solo anno 1872 poté essere calcolata intorno ad una cifra di Ls. 77 milioni.

Relazioni entusiastiche e previsioni ottimistiche giungevano da tutti i circoli finanziari. Ogni dubbio circa un ripetersi della crisi, ogni paragone con la situazione che aveva preceduto il 1866 veniva facilmente fugato. Il mercato mondiale si era così rapidamente espanso, i rischi erano stati saggiamente e fortunatamente ripartiti in modo così vasto dall'Europa all'America Latina, dall'Africa, all'Asia, agli Stati Uniti, che nulla al di fuori di una catastrofe di proporzioni mondiali avrebbe potuto minacciare le prosperità della finanza inglese.

« La nostra posizione non è mai stata più solida », era il commento usuale per indicare lo stato e le prospettive del mercato finanziario alla fine del 1872⁴⁵.

Alcuni mesi più tardi, la fiducia e l'ottimismo generali subivano i primi colpi. I dissesti che si erano prodotti in rapida successione a New York, Vienna e Berlino si ripercossero pesantemente sulla Borsa di Londra. Sebbene non si potesse parlare di crisi e il numero di fallimenti fosse relati-

⁴⁵ « The Bankers Magazine », ottobre 1872.

vamente esiguo, il mercato risultava scosso e in stato di profonda confusione⁴⁶.

La Banca d'Inghilterra cambiò il tasso di sconto 24 volte nel 1873, portandolo una volta al 9 per cento⁴⁷. Una calma maggiore caratterizzò l'anno seguente, tanto che il saggio non superò mai il 6 per cento: ma in questo periodo le condizioni della Borsa di Londra erano descritte « simili a quelle che si manifestano allorché un panico finanziario è appena passato »⁴⁸.

Ciò che appariva inimmaginabile due anni prima, era avvenuto. Non solo i maggiori centri finanziari avevano subito quasi contemporaneamente una grave recessione, ma molti Stati, specialmente nell'America del Sud, si erano dichiarati insolventi.

Ben presto appariva chiaro che le cause principali della bancarotta di tanti Governi esteri difficilmente potevano essere attribuite solo alla loro responsabilità e imprevidenza.

Una Commissione Parlamentare d'Inchiesta venne nominata per indagare sulla emissione dei prestiti a Stati esteri. Lo scandalo, giustificato dai risultati delle deposizioni, poté essere contenuto, proprio perché colpiva l'intero sistema⁴⁹. Condizioni usuarie, falsificazione dello stato del mercato, aggio, uso illegittimo dei capitali raccolti, collusioni politiche erano divenute pratiche comunemente e quasi apertamente usate dalle banche operanti nel settore. Soltanto un testimone tra le decine di interrogati, poté dichiarare sotto giuramento che la banca da lui rappresentata non era mai incorsa in abusi di questo genere. Perfino i prestiti francesi, sostenuti dalla potenza finanziaria del Governo di Parigi, erano stati oggetto a tali manovre.

Le conseguenze di questa situazione furono gravi: l'esportazione di capitali, che malgrado la crisi era continuata nel 1874 e 1875, subì una forte flessione. A loro volta, tutti que-

⁴⁶ « The Bankers Magazine », febbraio 1873.

⁴⁷ « The Bankers Magazine », agosto 1878, *The variations of the rate of discount during the last seven years*.

⁴⁸ « The Bankers Magazine », marzo 1874, *Trade and Finance*.

⁴⁹ « The Economist », 21-8-1875, *Panic in Foreign Stocks*; 14-8-1875, *Report on Foreign Loans*.

gli Stati che potevano pagare i propri debiti solo ricorrendo a nuovi prestiti, divennero ben presto insolventi⁵⁰. Quasi tutti gli Stati del Medio Oriente, compreso l'Impero Ottomano, si aggiunsero alla lista già lunga delle bancarotte.

I commentatori contemporanei e dopo di loro gli storici non hanno certo lesinato i termini per descrivere le reali dimensioni di questa situazione: R. Giffen scriveva di « prestiti fittizi », H. Feis di « fraudolento disprezzo dei diritti del debitore », L. H. Jenks di « situazione di mercato tendente al monopolio »⁵¹.

Gli investitori e i banchieri cominciarono ad esercitare forti pressioni per recuperare il proprio capitale direttamente attraverso potenti associazioni, come la Foreign Bondholders Association, e attraverso l'intervento della diplomazia e dei Governi europei⁵².

Se prima degli avvenimenti del 1873-1875, le banche europee tendevano a monopolizzare le emissioni, il debito fluttuante, la bilancia dei pagamenti, l'ammortamento del deficit della stato debitore, ora richiedevano direttamente di assumerne l'amministrazione delle finanze.

Ciò ovviamente tendeva a creare una nuova situazione: il mondo finanziario divenne una delle componenti più forti che guidarono le imprese colonialiste e imperialiste nel successivo periodo.

4. Il pareggio del Bilancio e il consolidamento del mercato finanziario italiano.

« Il biglietto forzoso è figlio legittimo dell'abuso del credito; sopprimete l'abuso, ravvivate la fiducia e il credito ripiglierà l'antica sua vigoria. Per fare questo, avete bisogno di mettere a pari il bilancio dello Stato », dichiarò un testi-

⁵⁰ « The Bankers Magazine », giugno 1876, *A Sketch of the History of Foreign Loans*.

⁵¹ R. GIFFEN, *Economic Enquiries and Studies*, Londra, 1904, Vol. II. H. FEIS, *Europe, the World Banker*, New Haven, 1930; L. H. JENKS, *The Migration of British Capital*, op. cit. p. 276.

⁵² « The Economist », 1-7-1871; 20-1-1872.

mone di fronte alla Commissione Parlamentare d'Inchiesta sul corso forzoso ⁵³.

In larga misura, questo programma venne fatto proprio dalla Commissione nelle raccomandazioni dettate nel rapporto finale.

Appare evidente che in tal modo due problemi distinti, vale a dire il deficit dello Stato e lo sviluppo del sistema creditizio venissero unificati, o più precisamente, il secondo obiettivo fosse subordinato al raggiungimento del primo.

Secondo la Commissione Parlamentare il Governo avrebbe dovuto consolidare il debito fluttuante, astenersi da simili pratiche per il futuro e tendere al pareggio nel più breve tempo possibile.

Inoltre il rapporto finale accolse gran parte delle accuse rivolte alla Banca Nazionale e agli altri istituti di credito che avevano esercitato pressioni sulle autorità per ottenere l'adozione del corso forzoso ⁵⁴. Non tutte le misure proposte dalla Commissione, come, per esempio, un prestito obbligatorio sulle classi abbienti per ristabilire il regime aureo, furono adottate dal Parlamento: in ogni caso, il raggiungimento del pareggio divenne l'obiettivo fondamentale del Governo e del Parlamento.

Durante gli anni 1867-1870 una serie di misure vennero adottate a tale scopo: le tariffe doganali vennero aumentate, la tassazione del reddito accresciuta più di una volta, parte delle entrate, come il monopolio dei tabacchi, date in appalto per fini fiscali, venduta la manomorta ecclesiastica, ridotte le spese militari, imposta la tassa sul macinato, tassata per deduzione la rendita detenuta all'estero ⁵⁵.

Inoltre la posizione della Banca Nazionale venne indebolita, anche se il sistema adottato non comportò il raggiungimento di una equilibrata struttura creditizia ⁵⁶.

⁵³ Atti della Commissione, op. cit., Vol. III, test. De Cesare, p. 51.

⁵⁴ Atti della Commissione, op. cit., Vol. I - Conclusioni e raccomandazioni, p. 383.

⁵⁵ E. CORBINO, *Annali*, op. cit., Vol. I, p. 324.

⁵⁶ A. MONZILLI, *Note e documenti per la storia delle banche di emissione in Italia*, Città di Castello, 1896, p. 140.

Se i primi passi di tale politica furono presi affrettatamente e senza un programma definito, dopo il 1869 la Destra poté trovare un equilibrio più saldo, e in Sella una guida energica. La sua politica comportò, in particolare durante i primi anni di governo, l'adozione di misure deflazioniste che pesarono sullo sviluppo dell'economia italiana: è certo comunque che il suo disegno andasse ben al di là del semplice raggiungimento del pareggio. Liberare le finanze dello Stato dalla dipendenza dai mercati esteri e delle loro fluttuazioni, aumentare le quotazioni della rendita italiana, al fine di migliorare il credito dello Stato, togliere il controllo delle ferrovie e delle principali società per i lavori pubblici alle compagnie estere⁵⁷, rafforzare in tal modo il processo di consolidamento della borghesia italiana: questi gli obiettivi costanti della sua azione, che ponevano quindi il raggiungimento del pareggio come uno strumento, o meglio una condizione, assai più che come un fine. Politica di consolidamento assai più che di sviluppo, comunque: discutibile se confrontata con i problemi di fondo della società italiana del tempo, ma coerente alle attese della classe dirigente italiana e alle pressioni dei creditori⁵⁸.

Le circostanze contribuirono al successo di tale programma. Il mondo politico italiano aveva superato l'instabilità tipica degli anni precedenti ed era preparato a sostenere un Governo con un programma a lungo respiro. L'acquisi-

⁵⁷ A. BERSELLI, *La questione ferroviaria e la rivoluzione parlamentare*, in « Rivista storica italiana », *op. cit.*, n. 2-3, 1958. A. PROCACCI, *Le elezioni del 1874 e l'opposizione meridionale*, Feltrinelli, Milano, 1956.

⁵⁸ A.S.M.E. Inghilterra - 7-1-1867, N. 143 - D'Azeglio a Venosta. Riferisce sulle impressioni di Lord Clarendon nel corso di un viaggio in Italia e su un colloquio tra Lord Clarendon e il barone Rothschild a Parigi. All'ex segretario di Stato che sottolineava i progressi politici in Italia e l'allarmante situazione finanziaria il barone Rothschild disse: « ...Quand'è così, quando realmente voi credete che il principio unitario abbia fatto tanti progressi in Italia e che la nuova nazione sia stabilita su solide basi, allora mutate opinione sull'avvenire delle sue finanze, poiché il giorno in cui il Governo italiano proverà di essere coraggiosamente entrato nella via dell'economia e del disarmo, non mancherà l'appoggio dei capitalisti stranieri di cui potrebbe abbisognare ».

zione di Roma offrì alla classe dirigente e al Governo un successo insperato ed entusiasmante, che ne confermò la solidità e stabilità. Perfino le misure deflazioniste furono sostenute da un concorso di circostanze favorevoli.

L'economia italiana si era ripresa dalla crisi del 1866, cosicché anche le misure più gravose e impopolari risultarono mitigate.

Le società estere, dopo le amare esperienze della crisi, erano inclini a recuperare almeno in parte il proprio capitale, favorendo in tal modo il programma di moderato nazionalismo economico di Sella.

Il rifiuto del Governo italiano di aumentare il Debito Pubblico, comportò l'emissione di carta moneta, per coprire il deficit. Poiché la bilancia dei pagamenti era divenuta nel frattempo attiva tale misura non solo non danneggiò il cambio, ma consentì alle banche di aumentare il credito, sostenendo la congiuntura favorevole degli anni 1870-1873.

Allorché succedette la depressione, la corrente si rovesciò. Minghetti, che aveva assunto la carica di Primo Ministro e di ministro delle Finanze, si trovò a fronteggiare una situazione assai più difficile, sebbene perseguisse obiettivi simili a quelli che avevano consentito i successi del suo predecessore. Il livello della tassazione, che poteva anche essere sostenuto durante una congiuntura favorevole, sembrò ora troppo gravoso, specialmente per gli imprenditori industriali e commerciali; il malcontento delle masse contadine e urbane si approfondì, specialmente nei confronti della tassa sul macinato; le amministrazioni locali dei principali centri, vennero colpite dalla restrizione delle spese governative, mentre dovevano affrontare problemi drammatici causati dal processo di urbanizzazione.

Le elezioni del 1874 rappresentarono un successo per l'opposizione, specialmente nelle regioni meridionali e costituirono un primo campanello d'allarme per il partito di governo.

Sebbene il pareggio fosse vicino e la rendita italiana avesse raggiunto quotazioni soddisfacenti, la situazione economica era lontana da una situazione di equilibrio.

Il capitale totale delle società a responsabilità limitata,

che veniva calcolato a 921 milioni di lire nel 1871, e aveva raggiunto 1.604,2 milioni nel 1873, cadde a 1.262,9 milioni nel 1875 ⁵⁹.

Molti storici hanno spiegato l'espansione e la susseguente depressione come una versione italiana, più ristretta e limitata, della « Limited Liability Mania ». Non vi è dubbio che molti istituti di credito diedero inizio alle loro operazioni con solo un decimo del capitale nominale effettivamente sottoscritto, che consumarono i depositi e le riserve in prestiti municipali, nuove società, imprese per i lavori pubblici, e così via.

Gli investimenti esteri, fatta eccezione per quelli tedeschi, che tuttavia ebbero una portata modesta, ebbero un ruolo non preponderante nella congiuntura. Con tutto ciò è impossibile non collegare il « boom » italiano con il rapido sviluppo economico in atto in questi anni nei principali mercati europei.

L'inizio della crisi coincise per altro con l'avvento della depressione in Germania, Austria e Inghilterra.

Essa non comportò al suo apparire bancarotte spettacolari, né venne caratterizzata da pericoli imminenti di insolvenza per i grandi istituti di credito: piuttosto, come un osservatore contemporaneo acutamente notava ⁶⁰, dal progressivo inaridimento delle riserve del mercato e da una catena di chiusure volontarie.

Sebbene un considerevole numero di istituti bancari nati nel periodo dell'espansione fosse già stato liquidato, il sistema creditizio era ben lungi dall'aver ritrovato un proprio equilibrio nel 1875.

Il fatto che il pareggio del Bilancio non rappresentasse in quanto tale un rimedio efficace alle debolezze del sistema creditizio, che presupponeva una ben più profonda trasformazione dell'economia italiana, cominciò ad apparire in maniera più chiara nel corso di questi anni.

⁵⁹ E. CORBINO, *Annali*, op. cit., Vol. II, p. 358.

⁶⁰ A. ERRERA, *Il krach del 73-74*, in « La Nuova Antologia », XXV, febbraio 1874.

5. Le relazioni finanziarie italo-britanniche (1867-1875).

Fu necessario un periodo di tempo piuttosto lungo prima che le conseguenze del panico del 1866 potessero essere assorbite e le relazioni finanziarie tra Italia ed Inghilterra pienamente ristabilite.

Negli anni seguenti il Governo italiano si rivolse in varie occasioni al mercato monetario inglese, specialmente in relazione ad un prestito basato sulla vendita della manomorta ecclesiastica. La ostilità dei Rothschild, il timore della reazione della gerarchia ecclesiastica, la non favorevole disposizione dell'opinione pubblica inglese nei confronti degli affari italiani, devono essere considerati fattori non secondari per le difficoltà incontrate e come tali vennero sottolineati dai banchieri a diplomatici che presero parte alla trattativa⁶¹.

Il motivo di fondo dei dinieghi era tuttavia costituito dalla perdita di fiducia nel futuro delle finanze pubbliche italiane. Come J. Lacaita, che con Sir J. Hudson aveva ricevuto l'incarico di iniziare trattative con le banche Hambro's, Barings, e la International Financial Society, riferiva: « Tutti dicono che le finanze italiane sono un pozzo senza fondo e che è follia cercare di riempirlo, gettandovi dentro del denaro⁶² ».

In queste condizioni, due prestiti nel 1868 e 1869, furono emessi nella Borsa di Londra da parte del Governo italiano. Il prestito dei tabacchi per Ls. 9.404.762, basato sulla garanzia del monopolio dei tabacchi, che era stato dato in concessione a capitalisti privati, venne emesso sul mercato di Londra dalla Banca Stern Brothers in compartecipazione con le Case Stern di Francoforte e Parigi e con il Credito Mobiliare Italiano. Le condizioni prevedevano un interesse di quasi il 10 per cento, pagabile in oro, ed espressamente esente da ogni forma di tassazione.

⁶¹ F.O. 45/105, N. 161, 25-5-1867 - Elliot a Stanley; F.O. 45/107, N. 9, 2-9-1867 - Elliot a Stanley sullo stato della finanza italiana, il prestito, le trattative con i banchieri inglesi e con Langrand Dumenceau.

⁶² CH. LACAITA, *An Italian Englishman*, op. cit., p. 206, riporta un memorandum a Seismit Doda sulle trattative e le ragioni del loro fallimento.

Sebbene l'emissione incontrasse grande successo in Italia e in Francia, essa venne trattata dalla Borsa di Londra in modo esplicitamente ostile⁶³.

I detentori delle obbligazioni Hambro's e gli azionisti delle Ferrovie Reali Sarde e del Canale Cavour, chiesero che la Commissione per la Borsa rifiutasse la quotazione del prestito finché il Governo italiano avesse assolto ai propri obblighi nei confronti delle società inglesi. Il verdetto in favore del Governo italiano venne preso dalla Commissione a maggioranza piuttosto ristretta (11 a 7)⁶⁴.

Come la stampa riferiva, i circoli finanziari consideravano la Casa Stern e il Monopolio dei Tabacchi come un semplice prestanome per il Governo italiano, che era il reale acquirente del prestito, per cui « l'interposizione di una società non accresce in alcun modo le garanzie degli investitori »⁶⁵.

L'ammontare sottoscritto nella Borsa di Londra non superò certamente il 10 per cento del prestito.

Un anno più tardi l'Anglo-Italian Bank, insieme alla Banca Erlanger di Francoforte e altre Case italiane, lanciò sul mercato di Londra il Prestito sui Demani dello Stato 1869, garantito sulla manomorta ecclesiastica, per un ammontare complessivo di Ls. 5.200.000. Il fatto stesso che dopo lunghi tentativi, il Governo italiano avesse dovuto ricorrere ad una banca di dubbia consistenza e solidità come la Anglo-Italian, dimostra che il suo credito fosse in Inghilterra ancora molto basso.

Sebbene le condizioni del prestito fossero estremamente vantaggiose per gli investitori, le sottoscrizioni ricevute in Londra raggiunsero anche in questa occasione cifre estremamente modeste⁶⁶.

Questo prestito tuttavia doveva essere l'ultimo che le au-

⁶³ Fenn's on funds, op. cit., p. 476; « The Economist », 31-10-1868; A. NEYMARK, *Aperçus Financiers*, Parigi, 1873, p. 72. « In questa ultima quindicina, un rialzo sfrenato si è prodotto nelle quotazioni delle azioni dei tabacchi d'Italia: si spinge a 180 fr. di premio, un titolo che non ha ancora dato risultati ».

⁶⁴ « The Times », 12-11-1868.

⁶⁵ « The Economist », 10-10-1868.

⁶⁶ « The Economist », 30-10-1869.

torità italiane avrebbero emesso sui mercati esteri per un lungo periodo di anni. Nel contempo, alcune controversie relative a società e investimenti inglesi in Italia venivano risolte sia attraverso l'intervento diretto dello Stato sia attraverso il passaggio delle imprese a capitalisti e appaltatori italiani.

Nel 1870 il Governo italiano offrì alla Società Canale Cavour i mezzi per riprendere i pagamenti sugli interessi e i debiti.

Due anni più tardi il Consiglio si accordò con le autorità di Roma per scambiare il capitale della società contro rendita italiana e contanti. Il presidente dichiarò ad una assemblea di azionisti che la Società aveva in tal modo potuto recuperare Ls. 9/7/6 per ogni azione da 20 sterline interamente sottoscritte⁶⁷.

Le Ferrovie Torino-Savona furono affidate ad un appaltatore italiano, dopo che i reclami degli investitori inglesi furono rifiutati dal Governo di Roma⁶⁸.

A loro volta, la maggioranza delle azioni delle Ferrovie Reali Sarde vennero vendute dal presidente della società ad un sindacato, guidato dalla Banca Italo-Germanica⁶⁹.

Una politica simile venne seguita dalle Amministrazioni locali e perfino dalle società private. Il Comune di Torino richiese alla International Financial Society di liquidare tutte le proprietà, acquistandole interamente⁷⁰. Il Comune di Milano riscattò la City of Milan Improvements Co., pagando Ls. 5/10/0 per ogni azione sottoscritta da Ls. 30.

Gli amministratori della Società si considerarono « fortunati per aver potuto recuperare anche la piccola somma suddetta in una situazione che avrebbe potuto comportare la perdita completa del capitale, se l'Amministrazione di Milano avesse insistito sul completamento dei propri obblighi da parte della Società »⁷¹.

Le ultime questioni controverse riguardavano le misure

⁶⁷ « The Economist », 11-5-1872.

⁶⁸ Bradshaw's Railway Manual, 1869, p. 375; 1875, p. 428.

⁶⁹ Bradshaw's Railway Manual, 1873, p. 379 - B.P.P., 1873, LXV. Rapporto del console Walker da Cagliari per il 1872.

⁷⁰ P.R.O. B.T. 31/1626 c. - La società fu dissolta nel 1875.

⁷¹ « The Economist », 30-10-1869.

prese dal Governo italiano nei confronti dei detentori delle cartelle Hambro's, la ritenzione della tassa sul reddito all'atto del pagamento della rendita all'estero, e altri problemi di rilevanza minore. Un rappresentante della Foreign Bondholders Association, Ch. Clauson, venne inviato a tale proposito a conferire con Sella nel 1872.

Secondo il suo rapporto sul colloquio, pubblicato in *The Economist*, il ministro italiano insistette a lungo sul migliorato equilibrio del Bilancio, sulla necessità di preservare tale stato, sull'impossibilità di « tracciare una linea di demarcazione in favore dei possessori di rendita residenti all'estero, che avrebbe aperto la porta ad una infinita catena di richieste consimili ». A sottolineare la giustezza della propria politica, Sella sottolineò che nel corso della sua permanenza alle Finanze il consolidato italiano fosse salito di 25 punti nelle quotazioni delle borse italiane. Questa era una « prova pratica » del successo dei suoi sforzi e al contempo « un argomento contro qualsiasi cambiamento » ⁷².

Il rappresentante della Foreign Bondholders Association, stando al rapporto, non si considerò completamente soddisfatto di queste spiegazioni. Tuttavia gli argomenti usati da Sella erano tali da suscitare buona impressione nei circoli finanziari e nella pubblica opinione inglese.

È interessante sottolineare che dopo questo incontro, i motivi di controversia con il Governo italiano furono quasi completamente lasciati cadere dai circoli finanziari inglesi.

Si può dunque affermare che le questioni lasciate aperte dalla crisi del 1866 fossero più o meno risolte, allorché il *boom* degli anni 1871-73 diede luogo in entrambe le economie ad una forte espansione finanziaria. Capitale inglese veniva investito in ogni parte del mondo e in ogni tipo di investimento; una ondata speculativa caratterizzava l'evoluzione del mercato italiano facendo sorgere una quantità di nuove imprese, tutte bisognose di capitali. In realtà, dopo il 1870 vi fu una lieve ripresa degli investimenti inglesi in Italia. Essa tuttavia

⁷² « *The Economist* », 3-8-1872 - Lettera di Ch. Clauson a Hide Clark, segretario della F.B.A..

ebbe carattere assai meno clamoroso, generale, entusiasta, di quanto era avvenuto dieci anni prima.

Certo, le condizioni generali erano per certi aspetti meno favorevoli di allora, se si considerano gli effetti del corso forzoso, la politica seguita dal governo, lo stato dell'opinione pubblica. Non mancarono tuttavia le occasioni, anche se non furono sfruttate a fondo. Non si deve dimenticare a questo proposito l'effetto della chiusura del Credit Mobilier: le società che i Pereire avevano creato o associato in Inghilterra, in Italia, in Austria sopravvissero al dissesto della casa madre, ma non trovarono più il centro coordinatore e promotore della propria attività su scala internazionale.

L'operazione maggiore di questo periodo fu rappresentata da un prestito di Ls. 6.000.000 negoziato direttamente dalla Banca Rothschild per le Ferrovie Alta Italia nel 1871, al fine di pagare i debiti a breve termine che la società aveva contratti nel 1866⁷³. La posizione della società, nonostante tale notevole immissione di capitale, cominciava seriamente a deteriorarsi. I suoi dividendi calavano di anno in anno fino a scendere a zero. La crisi del 1873 comportò un nuovo colpo alla situazione finanziaria della società: perdite cospicue vennero annunciate a causa della diminuzione dei ricavi di esercizio e delle perdite dovute alle variazioni nei cambi.

Ridotta fu la partecipazione inglese al boom creditizio italiano; la Banca Austro-Italiana, attraverso la Anglo-Austrian, riservò alla Borsa di Londra Ls. 200.000 per la sottoscrizione su un capitale nominale complessivo di Ls. 2 milioni⁷⁴.

Il nuovo istituto, con la consorella Banca Italo-Germanica, fu estremamente attivo in questo periodo nella promozione di investimenti ed imprese in Italia: prova evidente dei legami che si strinsero tra i diversi mercati finanziari europei durante l'espansione tra il 1871 e il 1873. Nel 1876 tuttavia la Banca dovette essere liquidata.

Anche la Banca Generale, un istituto di credito mobiliare sorto in questo periodo, poté contare sulla partecipazione di diverse case europee, Bischoffsheim e Goldschmidt; la banca

⁷³ « The Economist », 22-7-1871; Bradshaw's, 1872, p. 334.

⁷⁴ « The Economist », 13-4-1872; I. SACHS, *L'Italie, op. cit.*, p. 696.

inglese di origine tedesca, fu presente nel suo consiglio di amministrazione⁷⁵. L'istituto superò la crisi del 1874 e in breve divenne una delle maggiori banche italiane di credito mobiliare.

Dalle informazioni raccolte sulla stampa economica specializzata e dagli archivi del Board of Trade, si possono trarre una serie di indicazioni intorno agli investimenti minori inglesi effettuati in Italia. Proseguivano gli interventi nel tradizionale settore minerario (Cesena Sulphur cap. Ls. 350.000; Di Castro Bitumen cap. Ls. 150.000; Val Barbina Nichel Mining Co. cap. Ls. 40.000, ecc.), e si aprivano nuovi campi di iniziativa.

Tra questi un certo rilievo acquistarono le società per servizi municipali, in particolare l'erogazione di gas e acqua. Difficile risulta tuttavia indicare l'ammontare esatto di investimenti effettuati da queste imprese, perché esse intendevano operare contemporaneamente in diversi mercati.

La Continental and Colonial Gas (cap. Ls. 100.000) annunciava di aver ottenuto concessioni dalle autorità locali a Tunisi, Caserta, Napoli; la Continental Union Gas Co. (cap. Ls. 100.000) si proponeva di operare su simili basi in Italia e in Francia; la Continental and General Tramways Co. (cap. Ls. 100.000) aprì le sottoscrizioni per le proprie attività iniziate a Liegi e a Firenze.

Di notevole interesse fu pure la Ferrarese Land Reclamation Co. con un capitale di Ls. 640.000 che si proponeva di acquistare, bonificare e vendere terreni paludosi nel Delta Padano. Essa confluí poi in una società italiana di iniziativa statale⁷⁶.

Il consolidato italiano compiva intanto notevoli progressi nelle quotazioni della Borsa di Londra: esso traeva vantaggio dalla politica governativa, dalla spinta proveniente dal mercato italiano e anche dal rinnovato favore con cui l'opinione pubblica inglese considerava, in particolare dopo l'acquisizione di Roma, l'evoluzione della politica italiana.

⁷⁵ G. LUZZATTO, *L'economia italiana dal 1861 al 1914*, op. cit., vol. I, pag. 167.

⁷⁶ G. LUZZATTO, *L'economia italiana*, op. cit., vol. I, p. 136.

Anche se non vi furono nuove emissioni, è certo che le banche inglesi acquistarono parte della rendita italiana, venduta nel corso del 1872 e 1873 dalla Borsa di Parigi, per far fronte ai prestiti dell'indennità di guerra.

È possibile che in tal modo la quota detenuta in Inghilterra ritornasse ai livelli peraltro non molto elevati, precedenti il 1866 ⁷⁷.

Nel 1875, mentre le notizie relative alla bancarotta di molti Stati scuotevano la Borsa di Londra, Minghetti annunciava il raggiungimento del pareggio per l'anno successivo. La rendita italiana salì a quota 73 sulla Borsa di Londra, un livello mai toccato dopo l'Unificazione. Ora, essa veniva considerata tra « i titoli meno speculativi e più solidi » perfino dall'ultradiffidente commentatore finanziario di « The Economist » ⁷⁸. Due prestiti municipali, l'uno da parte della città di Ancona (Ls. 145 mila), l'altro della città di Firenze (Ls. 1.560.000) emessi sui mercati inglesi e italiani, ottennero in questi anni un certo successo ⁷⁹.

⁷⁷ « The Economist », 29-11-1873.

⁷⁸ « The Economist », 19-6-1875.

⁷⁹ « The Times », 7-7-1875, 23-1-1875.

CAPITOLO V

PROSPERITA' E DEPRESSIONE

1. La ripresa economica (1866-1870). 2. L'Inghilterra, l'Italia e Suez.¹ 3. La svolta del 1873. 4. Vapori inglesi e velieri italiani. 5. Le relazioni commerciali italo-britanniche (1871-1875).

1. *La ripresa economica (1866-1870).*

Gli avvenimenti del 1866 ebbero gravi ripercussioni sulla situazione commerciale e industriale sia in Inghilterra sia in Italia. « Un anno di disastri generali » scriveva la stampa inglese¹, né i commenti della stampa italiana erano più rosei.

La depressione colpì con particolare violenza i due settori di punta dell'industria inglese, vale a dire quella tessile e quella siderurgica. Il prezzo del ferro diminuì del 12 per cento nel 1866 e del 10 per cento nel 1867, il rame rispettivamente del 20 e del 10 per cento².

Più complessa invece la situazione nel settore tessile: dopo la fine della carestia del cotone, l'equilibrio di mercato si ristabiliva, in modo tuttavia lento e faticoso. La recessione in atto in Inghilterra come sul Continente, non favoriva tale riaggiustamento: inoltre risultavano fortemente colpite tutte

¹ « The Economist », 9-3-1867, *Commercial History and Review of 1866*.

² « The Economist », 4-1-1867, *Some general commercial results of 1867*.

quelle industrie che indirettamente si erano avvantaggiate della guerra civile americana producendo merci succedanee al cotone³.

Solo alla fine del 1867, si cominciarono a notare i primi certi sintomi di ripresa. Come sottolineava la stampa inglese, la diminuzione dei prezzi consentiva una vigorosa spinta delle esportazioni⁴. Nei mesi seguenti il miglioramento si estese anche agli scambi interni: la convinzione che « il periodo più nero fosse passato » caratterizzò l'atteggiamento dei circoli commerciali nel corso del 1868. La disoccupazione diminuì gradualmente, anche se i prezzi non accennavano a risalire: « forte produzione, ma bassi profitti »⁵, sintetizzava il giudizio della stampa specializzata sulla situazione del mercato alla fine del 1869.

Lo scoppio della guerra non modificò questa situazione: l'atteggiamento degli operatori fu improntato ad estrema cautela, in particolare verso gli impegni all'estero, ma la domanda interna risultava tuttavia ormai così sostenuta da supplire ai turbamenti intervenuti nel Continente.

Le condizioni del mercato italiano risultavano nel 1866 ancora più scosse. La guerra, data la sua breve durata e l'esito favorevole, non aveva comportato contraccolpi tanto negativi, quali quelli prodotti dalla crisi economica e dal corso forzoso.

Il panico finanziario e la depressione commerciale avevano provocato un aumento della propensione alla liquidità, ma questa, data la crisi monetaria, si rivolgeva ora in particolare all'accaparramento e alla tesaurizzazione dell'oro.

Testimonianze dell'epoca concordano nel sottolineare la quantità di liquidazioni volontarie e la accentuata rarefazio-

³ B.C., Vol. IV, p. 21 - R. CATTANEO, *Scambio di lettere sulla situazione economica tra le Camere di Commercio di Liverpool e di Rouen*, 18-9-1867.

⁴ « The Economist », 14-3-1868, *Commercial History and Review of 1867*. I prezzi del cotone greggio e dei filati diminuirono rispettivamente del 58 e del 37 per cento tra il 1866 ed il 1868; quelli di lana, seta, lino tra il 10 e il 20 per cento.

⁵ « The Economist », 13-3-1869, *Commercial History and Review for 1868*.

ne dell'oro del mercato: taluni commercianti giunsero a tenere cambiali a lunga scadenza senza interesse sul mercato di Londra e Parigi, in modo da assicurarsi la convertibilità del titolo ⁶.

Le regioni meridionali, dove la carta moneta veniva accolta per esperienze passate con diffidenza estrema, subirono conseguenze assai più gravi di quelle settentrionali.

Le relazioni commerciali con l'estero subirono una forte scossa: chiusi i crediti che avevano alimentato la precedente espansione, l'Italia doveva ora restituire attraverso le esportazioni i debiti contratti. Come conseguenza di questa situazione l'aggio dell'oro sulla carta moneta oscillava in questi anni intorno al 15 e 17 per cento ⁷.

Le esportazioni aumentarono considerevolmente: secondo le statistiche italiane il loro totale nel quinquennio 1866-1870 superò di circa 800 milioni di lire l'ammontare del precedente periodo ⁸. In particolare aumentarono le esportazioni verso la Francia ed in misura minore quelle verso l'Inghilterra, che costituivano i più forti creditori dell'Italia.

Un mutamento di tendenza di questa portata comportò pesanti effetti deflazionistici sul mercato, causando una forte riduzione degli investimenti e dei consumi. Esso tuttavia non colpì allo stesso modo tutti i settori: l'industria si trovò avvantaggiata anche perché i prezzi dei beni industriali potevano adeguarsi alla svalutazione della moneta assai più speditamente dei salari e della rendita. Né si debbono dimenticare gli effetti indirettamente protezionistici del corso forzoso, dovuti sia al pagamento in oro dei dazi di importazione ⁹ sia alle oscillazioni del cambio, che spingevano gli esportatori in Italia ad aumentare i prezzi dei propri prodotti ¹⁰.

⁶ Inchiesta parlamentare sul corso forzoso dei biglietti di banca, *Relazione finale*, Vol. I, p. 348 e segg., Firenze, 1869.

⁷ B.P.P. 1870, Vol. LXIV - Rapporto da Genova di Thierry per l'anno 1868.

⁸ E. CORBINO, *Annali*, op. cit., Vol. I, p. 169.

⁹ D. MORELLI, *Il protezionismo industriale in Italia*, op. cit., p. 105.

¹⁰ Inchiesta parlamentare sul corso forzoso dei biglietti di banca, *Rel. Fin.*, Vol. I, p. 373, op. cit..

I primi sintomi di ripresa si manifestarono nel corso del 1868 e si consolidarono nei mesi successivi: l'aggio dell'oro diminuì, la domanda interna andò riassettandosi. Brown da Genova, forse esagerando un poco, poteva riferire che « per quanto si può giudicare, il 1869 è stato un anno favorevole all'economia italiana in generale »¹¹. Il suo rapporto per l'anno seguente appariva leggermente più allarmato, a causa dei paventati effetti della guerra: « L'Italia » scriveva « è tanto strettamente legata sia commercialmente sia politicamente alla Francia, che qualsiasi grave perturbazione nello sviluppo e nella prosperità della nazione maggiore, avrà sicuramente ripercussioni su quella minore. Noto nei dati statistici pubblicati a Firenze che le importazioni e le esportazioni complessive sono diminuite considerevolmente nel corso del 1870. Genova non ha condiviso la stagnazione generale, dal momento che le importazioni sono aumentate lievemente e le esportazioni considerevolmente ». In genere, mentre i consoli inglesi residenti in città dell'Italia settentrionale riferivano che i loro distretti si erano avvantaggiati dalla guerra franco-prussiana, quelli dislocati nel Meridione descrivevano la situazione economica come « estremamente sfavorevole al commercio »¹².

Le caratteristiche della congiuntura economica erano tali da influenzare in maniera determinante gli scambi tra Italia e Inghilterra. I dati del Board of Trade sono pubblicati nella tavola VII¹³.

Il totale complessivo delle transazioni tra Italia e Inghilterra non mostra sensibili contrazioni rispetto al triennio precedente.

Tuttavia nel corso del triennio 1866-1868 le esportazioni italiane aumentarono di circa il 50 per cento rispetto al-

¹¹ B.P.P. 1871, Vol. LXV, p. 289 - Rapporto di Brown da Genova per l'anno 1869. B.P.P. 1871, Vol. LXVI, p. 29 - Rapporto di Brown da Genova per il 1870.

¹² B.P.P. 1871, Vol. LXVI, p. 240 - Rapporto di Bonham da Napoli per il 1870 - p. 245 - Rapporto di Walker da Cagliari per il 1870.

¹³ B.P.P. 1868-1869, Vol. LXII, pp. 262-270. B.P.P. 1874, Vol. LXIV, pp. 182-183.

Tav. VII - *Scambi commerciali italo-britannici dal 1866 al 1870 (in migliaia di sterline).*

Anni	Imp. totale dall'Italia (a)	Espor. prodotti dall'In- ghilterra (b)	Esporta- zione prodotti coloniali (c)	Totale esporta- zioni inglesi (d) = (b + c)	Totale Com- mercio (e) = (a + d)
1866	3,281,4	5,649,9	1,002,8	6,652,7	9,934,1
1867	3,265,9	4,865,6	1,013,8	5,879,4	9,145,3
1868	4,151,4	4,994,5	951,5	5,946,0	10,097,4
1869	3,998,2	6,162,4	1,077,8	7,240,0	11,238,4
1870	3,843,6	5,272,1	1,021,2	6,293,3	10,136,9

la media annuale registrata nel precedente quinquennio, con un incremento medio annuale di circa Ls. 1.200.000, mentre le esportazioni inglesi diminuirono di circa il 10 per cento.

Questo confronto risulta in parte falsato, dal momento che i dati per gli anni successivi al 1866 comprendono anche il commercio con l'Inghilterra delle province venete, che presentavano una bilancia commerciale annuale di Ls. 650.000 circa di esportazioni e di Ls. 350.000 per le importazioni. Una circostanza questa, che sottolinea ulteriormente la forte caduta delle esportazioni britanniche in Italia. Tra queste, diminuirono in particolare le voci relative al ferro e ai macchinari, che subirono decrementi dell'ordine rispettivamente del 40 e del 60 per cento. Le esportazioni di filati di cotone aumentarono di circa il 70 per cento e quelle dei tessuti di cotone di circa il 30 per cento, ma data la contemporanea caduta di prezzi, l'ammontare complessivo espresso in sterline non subì variazioni degne di rilievo. Per contro, forti contrazioni per quantità e prezzi subirono le lanerie, i tessuti di lino, eccetera.

L'incremento delle esportazioni italiane fu dovuto alle voci tradizionali, come le materie prime e i minerali di ferro, piombo e zinco. Non mancarono le innovazioni: la com-

parsa di nuovi articoli, quali il vetro lavorato e la canapa grezza, fu tuttavia dovuta alla annessione delle province venete, il cui commercio con l'Inghilterra si era specializzato in questi settori.

Non molte indicazioni è dato trovare nei rapporti dei consoli italiani in Inghilterra riguardo alle esportazioni italiane, alle loro destinazioni, agli andamenti del mercato. Certo, l'aumento registrato in questi anni non passava del tutto inosservato¹⁴, e ancora più fortemente l'accento veniva posto sull'apertura offerta dai mercati inglesi¹⁵ e sulle possibilità di incrementare sia le esportazioni sia le comunicazioni marittime¹⁶. Tuttavia mentre i consoli inglesi in Italia prestavano ogni attenzione al variare della congiuntura, agli andamenti dei commerci inglesi, quelli italiani parevano insistere soprattutto sugli ordinamenti economici, sulle strutture dei principali centri commerciali e produttivi, in breve sul modello che l'Inghilterra poteva offrire all'Italia. Una diversa impostazione, che in qualche modo rifletteva i diversi interessi del pubblico, al quale i rapporti si rivolgevano.

Seguendo le tendenze congiunturali, le transazioni italo-inglesi aumentarono considerevolmente dopo il 1868. Le esportazioni britanniche di beni strumentali e di articoli di consumo tornarono ai livelli precedenti la crisi del 1866. Particolarmente sostenute risultarono le esportazioni di carbone che, a riprova della inelasticità della domanda da parte italiana, erano diminuite in modo assai poco accentuato durante il periodo di recessione.

Neppure lo scoppio della guerra in Europa comportò variazioni di rilievo nel commercio italo-britannico: i dati del Board of Trade indicano una lieve diminuzione delle esportazioni inglesi ed un leggero incremento di quel-

¹⁴ B.C. Vol. VI, p. 1 - Rapporto di O'Brien da Glasgow per l'anno 1869, p. 381.

¹⁵ B.C. Vol. VI, p. II - Rapporto di Assensio y Ximenes da Newcastle per gli anni 1868-1869, p. 520.

¹⁶ B.C. Vol. V, p. II - Rapporto di Cattaneo sulla navigazione a Liverpool, per il 1868, p. 145. B.C. Vol. V, p. II - Rapporto di Cattaneo sul movimento commerciale con Liverpool, p. 259.

le italiane. Un sintomo del ritrovato equilibrio negli scambi e della ripresa che caratterizzava l'evoluzione dei due mercati.

2. *L'Inghilterra, l'Italia e Suez.*

Il 20 settembre 1870 l'Unificazione italiana poteva dirsi compiuta attraverso l'acquisizione di Roma. La Francia di Napoleone III che aveva rappresentato la protettrice ma anche l'avversaria di tale processo era stata sconfitta.

Gli ostacoli esterni alla realizzazione delle promesse del Risorgimento potevano considerarsi abbattuti¹⁷. Appariva questo il coronamento non solo di eventi ormai trascorsi, come le campagne d'indipendenza, ma anche di avvenimenti recenti e non meno significativi.

Nel corso dell'anno precedente erano state quasi contemporaneamente aperte due nuove vie al commercio internazionale: il tunnel del Moncenisio e il Canale di Suez. L'Italia unita si collegava strettamente ai grandi bacini industriali dell'Europa continentale, mentre il traffico transoceanico riprendeva dopo secoli la via mediterranea.

Si può « percorrere diametralmente l'emisfero in una linea » scriveva Cattaneo in un rapporto sulle vie di comunicazione fra l'Europa e l'Asia « che toccherebbe Liverpool, New York, S. Francisco, Yeddo, Shangai, Rangoon, Calcutta, Bombay, Brindisi, Parigi e Londra... Queste saranno le principali tappe del commercio mondiale »¹⁸.

Forse il console italiano sognava ad occhi aperti; ma non era il solo. I consoli inglesi in Italia, per non uscire dal nostro tema, sottolineavano le nuove possibilità aperte per Genova e Venezia nelle comunicazioni con la Svizzera e

¹⁷ La famosa frase pronunciata da Vittorio Emanuele II all'inaugurazione dell'anno parlamentare, per la prima volta in Roma: « L'Italia è libera e una; ormai non dipende che da noi farla grande e felice » sembra pienamente riflettere questi sentimenti. Cfr. anche F.O. 45/166 - N. 157, 10-10-1870 - Paget a Derby.

¹⁸ B.C. Vol. V - Rapporto di Cattaneo da Liverpool - Giugno 1868 - p. 3.

la Germania da un lato e con il Medio e l'Estremo Oriente dall'altro ¹⁹.

Gli imprenditori italiani, assistiti dal Governo, assunsero interessanti iniziative: nuove convenzioni vennero firmate con le compagnie di navigazione per i collegamenti con le Americhe, il Mar Nero e il Mediterraneo. Alla società Rubattino e alla Peninsular and Oriental Navigation Co., furono assegnati contratti per la navigazione con l'India ²⁰.

Dal 1869 al 1875 il tonnellaggio italiano attraverso il Canale di Suez, aumentò da 12.000 a poco meno di 100.000 tonn. annue ²¹. Un incremento sostanzioso, che tuttavia sottolineava l'esiguità degli scambi e le difficoltà dei rapporti tra l'India e l'Italia.

Se il viaggio di ritorno poteva offrire un margine di profitto a causa dei carichi di cotone indiano, quelli di andata dovevano essere compiuti quasi a vuoto dato che la produzione italiana aveva ben poco da offrire ai mercati indiani.

Ad aggravare la situazione, mancavano case di credito italiane in India; né le società di navigazione estesero i rapporti con altri mercati orientali, come il Giappone e l'Indocina, che potevano interessare il commercio italiano ²².

¹⁹ B.P.P. 1871, Vol. LXV - Rapporto di Brown da Genova per il 1869. F.O. 170/180 - Perry a Paget - Venezia 15-7-1871.

²⁰ Si veda il discorso del gen. Bixio in Parlamento per chiedere che il Governo si adoperasse per ottenere una riduzione delle tariffe del Canale; l'acquisto della società per il Canale da parte di un consorzio di Potenze europee; l'occupazione della baia di Assab; interventi nei porti dell'Italia meridionale - F.O. 45/187 - N. 6, 12-3-1871.

²¹ B.P.P. 1876, Vol. XXI - India, p. 466.

²² B.C. Vol. X - Rapporto di Pilastrì da Bombay, 1873, p. 121 e segg.. « Io non dubito ripeterlo fino alla nausea che fino a quando non avremo una qualche casa di commercio italiana sulla piazza sarà ben difficile che il nostro commercio prenda in questi paraggi quello svolgimento che pure non mancherebbe se specialmente alla casa di commercio si aggiungesse una succursale di una qualche banca italiana per facilitare le transazioni commerciali fra Bombay e l'Italia, rese oggi più difficili per l'elevatezza dell'aggio sull'oro ».

B.C. Vol. XI - parte 2 - Rapporto di Festa da Singapore, 1876 -

Ostacoli di non poco conto, che comportavano un bilancio iniziale, frammisto di delusioni e di successi. La Valigia delle Indie era stata dal Governo inglese dirottata in Italia, attraverso il Moncenisio fino a Brindisi prendendo a pretesto i turbamenti bellici in Francia.

Il porto di Brindisi era stato attrezzato per accogliere bastimenti transoceanici²³; queste iniziative non portarono tuttavia lo sviluppo sperato. Come alcuni anni dopo scriveva il console inglese « i bastimenti che trasportano la Valigia delle Indie vanno e vengono da questo porto, senza che in questo distretto cambi nulla ». Il commercio di transito non poteva certo mutare le fondamenta dell'economia meridionale: Genova e Venezia, collegate alla più matura realtà del Nord d'Italia, ne trassero in questi anni beneficio²⁴.

Anche in questo modo, le prospettive poste nei decenni precedenti rimanevano valide. Valida rimaneva la politica di libertà di navigazione, di sostegno all'equilibrio delle Potenze nel Mediterraneo, che doveva escludere ogni posizione di

« Sulla necessità e possibilità per l'Italia di aumentare le sue transazioni con l'Indocina ».

Atti della Inchiesta Industriale - Vol. IV - Cat. 6 - n. 3 - Testimonianza dell'Ass. produttori di seta.

²³ L'apertura del Moncenisio era stata salutata con entusiasmo dalla stampa inglese; cfr. « The Times », 18-9-1871, *Montecenis tunnel*. « L'Italia diverrà il ponte principale tra l'Europa e l'Asia. La corrente di traffico che rianimerà le vecchie energie dell'Italia sarà la nostra... Ora che le Alpi sono annullate, la via di Brindisi per Alessandria non tarderà a rimpiazzare tutte le altre... Gli interessi dei due Paesi si avvicinano sempre di più attraverso questi vicendevoli servizi al progresso della civiltà ». Cfr. anche « The Economist », 15-12-1870.

Nel 1869 la sede di Brindisi venne elevata a consolato inglese. Nel suo primo rapporto Grant scriveva: « La nuova via ha risposto assai bene alle attese. Nonostante lo svantaggio di dover passare per la Germania, mentre questo Paese era in guerra, la posta ha raggiunto Londra quasi sempre più rapidamente di quando avveniva via Marsiglia » - B.P.P. 1871, Vol. LXVI - Rapporto di Grant da Brindisi per il 1870.

²⁴ B.P.P. 1875, Vol. LXXV - A quando riferiva Brown le tariffe per le spedizioni da Bombay a Genova erano inferiori a quelle tra Genova e Londra.

preponderanza esclusiva, in particolare da parte della Francia²⁵.

Nel proseguimento del progresso economico interno e nel mantenimento della pace²⁶, l'Italia avrebbe potuto sviluppare « i mezzi potenti dei quali il commercio ora si serve »²⁷.

Una posizione dunque coincidente con quella tradizionalmente tenuta dall'Inghilterra. Timori verso la Francia, apprensioni nei confronti della diversione del commercio di transito, sostegno dello status quo nel Mediterraneo con conseguente mantenimento dell'integrità dell'Impero Ottomano, avevano fatto sì che l'Inghilterra avesse osteggiato l'apertura del Canale di Suez²⁸. Ora dopo la sconfitta di Napoleone III i problemi politici e strategici relativi al Canale di Suez apparivano ridimensionati.

Sette navi su dieci passate attraverso il canale nel corso del primo anno di attività recavano la bandiera inglese. Tale proporzione si mantenne anche negli anni successivi che videro un incremento costante del traffico attraverso la nuova via d'acqua²⁹. Il canale, lungi del costituire un pericolo al-

²⁵ Nel 1871 la diplomazia italiana tentò in Egitto e a Tunisi una politica aggressiva, forse nel tentativo di sostituirsi alla Francia. Rinunciò ben presto a questo tentativo, sia per la reazione inglese, sia per il rinnovarsi della minaccia francese, sia in fine per una più attenta riflessione sugli interessi italiani nel Mediterraneo. Cfr. A.S.M.E., Inghilterra 18-3-1871, Cadorna a Venosta, n. 200.

²⁶ F.O., 45/239 Paget a Derby, 22-1-1874 - Colloquio con Venosta - « Nessuna Potenza, neppure l'Inghilterra » affermava Venosta « era più sincera nel desiderio del mantenimento della pace. Questo non era solo un obiettivo temporaneo dato dal fatto che l'Italia aveva bisogno di tranquillità per completare la sua organizzazione interna e consolidare le proprie finanze, ma perché questo doveva essere il principio guida della sua politica estera... Perfettamente soddisfatta col compimento della sua unità nazionale, essa mirava solo allo sviluppo ed espansione delle sue risorse ».

²⁷ B.C. Vol. V, p. I - Rapporto di Cattaneo sui docks di Liverpool p. 161, 1869.

²⁸ The Cambridge History of British Empire - Vol. II, 1940 - E. A. WALKER, *The Routes to the East*, p. 565.

²⁹ E. CORBINO, *Economia dei trasporti marittimi*, Città di Castello, 1926, p. 200.

l'Impero Britannico, avvicinava l'Inghilterra all'Asia, favorendone il commercio e dando un valido impulso ad un'economia come quella inglese proiettata verso l'esterno.

Neppure il commercio di transito per Londra e Liverpool venne danneggiato: più della posizione geografica valevano in questo campo la potenza commerciale, bancaria, marittima dell'Inghilterra ed i suoi legami con i mercati mondiali³⁰.

Nel 1871 il Governo di Gladstone respingeva un invito di Bismarck ad acquisire le azioni della Compagnia del Canale. « Ciò che la nazione inglese desidera » commentava The Times, « è semplicemente che il Canale di Suez continui a prosperare, mantenga le sue opere in efficienza, si limiti agli affari, e stia costantemente lontano da questioni politiche »³¹.

Quattro anni più tardi, questo atteggiamento era parzialmente mutato. L'acquisto delle azioni del Khedivé, poteva essere spiegato con la « forward policy » perseguita tradizionalmente dai conservatori e in particolare da Disraeli, con la ripresa della Francia, con la minaccia czarista³² e con il timore che le azioni cadessero in mani « di chi avrebbe potuto usarne » in modo sfavorevole agli interessi inglesi³³.

In realtà i modi dell'operazione e le sue ripercussioni andavano più in là di una semplice mossa difensiva. Non solo il Governo inglese occupava una posizione di forza in seno alla Compagnia ad esclusione degli altri Stati, ma poneva ora una seria ipoteca sull'indipendenza dell'Egitto³⁴.

In pratica questo avvenimento costituì il primo sintomo del distacco da parte della massima potenza marittima del tempo dalla politica di libertà dei mari, ed in particolare del Mediterraneo, fin allora strenuamente perseguita.

La diplomazia e l'opinione pubblica italiana furono scos-

³⁰ W. BAGEHOT, *Lombard Street*, op. cit., p. 163.

³¹ « The Times », 20-12-1871, *Suez Canal*.

³² « The Times », 10-12-1875, *The Suez Canal purchase and Foreign Powers*.

³³ F.O., 170/221 - 24-9-1875 - N. 326 - Derby a Paget.

³⁴ « The Economist », 27-11-1875, *Financial effects of the Suez Canal purchase*.

se da questi avvenimenti. Se da un lato, come affermava Venosta, essi potevano essere giustificati sulla presunzione che « la Gran Bretagna non avrebbe mai stabilito diritti esclusivi a svantaggio di altri paesi »³⁵, dall'altro potevano « dar luogo a pericolose deduzioni e permettere di pensare che l'Inghilterra prendendo le proprie misure, consentisse agli altri di seguire il proprio esempio »³⁶.

Negli anni successivi una sola di queste previsioni, la più pessimistica, si sarebbe rivelata vera: il processo di divisione del Mediterraneo tra le maggiori Potenze europee sarebbe stato accelerato anche a causa di questo atto. Una delle condizioni su cui si fondavano le prospettive di lungo periodo della classe dirigente italiana veniva a cadere³⁷.

3. *La svolta del 1873.*

Gli anni 1870-1875 hanno attratto in misura considerevole l'attenzione degli storici e degli economisti. Dopo un periodo di prosperità, seguì una grave recessione.

Uno sviluppo di questo genere, che sarebbe stato abbastanza semplice da analizzare, diviene tuttavia estremamente complesso, dal momento che il 1873 è generalmente considerato l'anno di inizio della « Grande Depressione » che durò fino alla seconda metà degli anni novanta.

³⁵ F.O. 45/264 N. 18 3-12-1875 - Paget a Derby sul colloquio con Venosta.

³⁶ Documents Diplomatiques Français - 1871-1914 - I serie - Vol. II, n. 19, 28-1-1875 - Noailles a Décazes su un colloquio con Venosta a proposito dell'acquisto delle azioni del Canale di Suez da parte del Governo inglese.

³⁷ Inghilterra e Italia avevano collaborato alla conferenza sul Canale di Suez nel 1873 contro il tentativo di De Lesseps di aumentare i pedaggi (cfr. F.O. 170/199, contenente i resoconti della conferenza). Il compromesso raggiunto in quell'occasione venne abbandonato, non appena i rappresentanti inglesi entrarono nel Consiglio di Amministrazione della Compagnia, con grave disappunto della diplomazia italiana. Cfr. F.O. 45/289, n. 344 - 30-9-1876 - Malet a Derby; acclusa una lettera di Melegari a Malet, 28-9-1876.

73-95
8617
All'inizio del 1876, « The Economist »³⁸ tentava di porre a fuoco le cause che avevano caratterizzato gli andamenti straordinari dell'ultimo quinquennio, sottolineando i seguenti fattori: il boom in Germania e Austria, la « febbre » ferroviaria in America e in Russia, l'apertura del Canale di Suez e il rapido aumento dei salari.

Gli studi storici successivi, puntualizzando questi stessi aspetti, hanno cercato di porli in relazione tra loro e di analizzare i loro effetti cumulativi sullo sviluppo della congiuntura inglese³⁹.

L'aumento della domanda effettiva giunse dall'estero o da fattori innovativi esterni, ma venne sostenuto in forte misura dall'esportazione di capitali dall'Inghilterra, comportando in tal modo un effetto moltiplicatore, perché offriva ampie possibilità di nuovi investimenti anche sul mercato interno.

In una situazione di questo tipo, l'economia inglese giunse ben presto al pieno impiego, con forti tendenze inflazioniste sui prezzi e sui salari.

La domanda relativa alle costruzioni navali e alle ferrovie veniva a gravare in gran parte sulle industrie del ferro e del carbone. In questi settori la produzione aumentò fortemente comportando tuttavia notevoli incrementi di costi⁴⁰: ben presto apparvero strozzature, che rafforzarono le tendenze inflazioniste dell'economia britannica, pesarono negativamente su altri settori industriali e frenarono fortemente i favorevoli fattori congiunturali.

Le cifre di questa evoluzione sono note: dal 1870 al 1873 la produzione di ferro e acciaio aumentò di 1.300.000 tonnellate; le esportazioni di ferro e acciaio passarono da 2.715.000 tonn. a 3.383.000 tonn.; il prezzo di una tonnellata di ghisa salì da 50 scellini a 110, quello di una tonnellata di

³⁸ « The Economist », 11-2-1876, *Commercial History and Review for 1875*.

³⁹ W. W. ROSTOW, *Investments and the Great Depression*, in « Economic History Review », maggio 1938, pp. 136-158.

⁴⁰ D. L. BURN, *Economic history of steel making*, Cambridge, 1940, p. 44.

acciaio da Ls. 9 a Ls. 16; la produzione e i prezzi del carbone seguirono tendenze di mercato assai simili. Le esportazioni complessive inglesi aumentarono da Ls. 200 milioni a Ls. 256 milioni.

Una recessione stava già sopraggiungendo in Inghilterra, allorché scoppiò la crisi nelle Borse di New York, Vienna e Berlino. La « febbre » ferroviaria subì un arresto colpendo la esportazione di capitali e di merci inglesi. Nel 1873 vi fu solo una leggerissima flessione delle esportazioni per « non più di un milione di sterline », come « The Times » riferiva, ma questo fatto non doveva essere sottovalutato « poiché durante i primi mesi dell'anno il valore complessivo delle esportazioni ha continuato ad aumentare, ma poi la situazione si è capovolta »⁴¹. A rendere ancora peggiore la situazione, grandi quantità di grano sopraggiungevano nel frattempo in pagamento dei debiti contratti dalla Russia e dagli Stati Uniti, facendo crollare anche i prezzi dei prodotti agricoli⁴². La recessione e le forti tendenze deflazioniste che avevano colpito l'industria si riflessero sul credito, che era stato scosso dalle vicende finanziarie del 1873⁴³.

Alla fine del 1875 le prospettive di ripresa, che erano state attese ansiosamente durante l'anno, apparivano ancora molto lontane⁴⁴.

Occupazione e salari, che si erano mantenuti a livello elevato fino allora, cominciarono a diminuire sensibilmente, anche sotto la spinta di riduzioni salariali decise unilateralmente dai datori di lavoro⁴⁵.

L'unico modo per far fronte alla caduta dei prezzi e dei profitti, sarebbe consistito nell'aumentare gli investimenti in capitali fissi e la produttività del capitale variabile. Problemi e soluzioni di tempo lungo: per il periodo breve, le prospettive portavano a concludere che gli aumenti della pro-

⁴¹ « The Times », 9-1-1874, *Trade in 1873*.

⁴² D. L. BURN, *op. cit.*, p. 56.

⁴³ « The Economist », 23-5-1875, *Failures in the City*.

⁴⁴ « The Economist », 2-1-1875, *The course of prices in 1874*.

⁴⁵ B.C. Vol. 13 - p. II - Rapporto di Millelire da Liverpool, 1876 - pag. 580.

duzione e degli investimenti avrebbero probabilmente comportato una ulteriore diminuzione dei ricavi.

Prosperità e depressione si susseguirono anche in Italia.

Il superamento della crisi del 1866, l'aumento della domanda interna, le prospettive di consolidamento del mercato dopo l'acquisizione di Venezia e di Roma, il favorevole andamento dei raccolti, determinarono le condizioni per una rapida espansione economica⁴⁶.

Fattori internazionali sostennero queste tendenze: il conflitto franco-prussiano e il susseguente « boom » europeo comportarono un'eccezionale domanda dall'estero che contribuì in maniera determinante all'evoluzione congiunturale italiana.

Nel 1871 le esportazioni italiane crebbero di 330 milioni di lire, di cui 210 milioni furono rappresentati dall'aumento delle esportazioni verso la Francia⁴⁷. Durante gli anni seguenti le esportazioni mantennero e anche superarono il livello raggiunto, poiché l'Austria, la Germania e l'Inghilterra incrementarono le proprie importazioni di prodotti agricoli e materie prime dall'Italia.

D'altra parte l'Italia aumentò a sua volta le importazioni, cosicché nel 1873 il totale del commercio estero era di circa 800 milioni di lire in più rispetto alle cifre del 1870. La bilancia commerciale trasse giovamento dall'aumento dei prezzi dei prodotti agricoli, tanto che nel 1871 dimostrò un piccolo avanzo e negli anni successivi si mantenne in equilibrio.

L'espansione del commercio estero era tuttavia solo un aspetto dello sviluppo italiano in questo periodo. Le Borse conobbero anni di attività e di espansione febbrile⁴⁸.

Nuove imprese industriali di dimensioni cospicue ven-

⁴⁶ B. CAIZZI, *Storia dell'Industria Italiana*, Torino, 1965, p. 297.

⁴⁷ E. CORBINO, *Annali, op. cit.*, Vol. II, p. 165.

⁴⁸ Cfr. anche i rapporti dei consoli inglesi in Italia.

B.P.P. 1872 LVII - Rapporto di Brown da Genova per il 1871.

B.P.P. 1872 LVIII - Rapporto di Valentine da Venezia per il 1871.

B.P.P. 1873 LXV - Rapporto di Brown da Genova per il 1872.

B.P.P. 1873 LXV - Rapporto di Dennis da Palermo per il 1871.

B.P.P. 1874 LXVI - Rapporto di Calvert da Napoli per il 1872.

nero iniziate in particolare nel campo tessile. L'espansione del credito e le tendenze inflazionistiche sul mercato internazionale offrirono prospettive favorevoli per investimenti industriali in settori fino allora chiusi agli imprenditori italiani. Perfino le industrie del ferro e dell'acciaio, a causa del corso straordinario dei prezzi, poterono espandere la loro produzione.

La crisi del 1873 ebbe severe ripercussioni sul sistema creditizio e colpì duramente le imprese di recente costituzione. La bilancia commerciale per il 1874 mostrava un deficit di 320 milioni di lire: il mercato dei cambi fu violentemente scosso e l'aggio dell'oro sulla moneta ritornò ad oscillare intorno al 16-17 per cento, un livello simile a quello raggiunto nel corso del 1866⁴⁹.

L'agricoltura in particolare fu danneggiata: il prezzo del grano che da lire 24,89 al quintale nel 1871 era salito a lire 29,66 nel 1873, scese a lire 22,34 nel 1875. Le stesse oscillazioni subirono i prezzi di altri prodotti dell'agricoltura e di varie materie prime d'esportazione⁵⁰.

« Una grave e costante caduta in tutti i tipi di titoli trattabili sul mercato » scriveva Brown alla fine del 1873 « ha causato non solo perdite pesanti in borsa, ma ha avuto una influenza estremamente negativa sul commercio ». E un anno più tardi: « Il 1874 è stato uno dei più critici nella mia esperienza a Genova: durante tutto l'anno si sentiva tanto parlare di perdite, fallimenti, bancarotte, e tanto poco di affari, che stando all'opinione generale il commercio doveva trovarsi in pessime condizioni »⁵¹. Le relazioni del console inglese a Napoli erano dello stesso tono. Inoltre, ad aggiungere tinte goscose ad una situazione già preoccupante, un'epidemia di colera si era abbattuta sulle città e sui porti dell'Italia meridionale.

⁴⁹ B.P.P. 1874 LXVI - Rapporto di Brown da Genova per il 1873.

⁵⁰ E. CORBINO, *Annali, op. cit.*, Vol. II, p. 75.

⁵¹ B.P.P. 1875 LXXV - Rapporto di Brown da Genova per il 1874. - Rapporto di Calvert da Napoli per il 1873. - Rapporto di Colnaghi sulla produzione di seta.

4. Vapori inglesi e velieri italiani

L'analisi dello sviluppo della marina mercantile in questi anni, può offrire alcuni interessanti rilievi per comprendere l'andamento congiunturale e i modi in cui fattori di breve periodo si intrecciarono rafforzando o contraddicendo sviluppi a lungo termine.

Nel 1869 le direttrici di evoluzione nel settore della marina mercantile inglese sembravano definitivamente fissate. Vi era stato un fattore innovativo, l'apertura del Canale di Suez, che era considerato « l'evento più importante che abbia interessato la marina mercantile nei tempi moderni »⁵². Fino allora, i bastimenti a vela avevano largamente dominato il commercio marittimo, sebbene il numero dei vapori fosse rapidamente aumentato, specialmente negli anni di espansione dal 1863 al 1866.

« Il commercio attraverso il Canale deve essere compiuto da vapori leggeri e di ampia stazza » dichiarava con sicurezza il rapporto annuale della ditta Rucker, Offer and Co. per la *Commercial History and Review* del « The Economist » per il 1869.

« Un vapore di 2.000 tonn. può essere costruito per la navigazione per circa Ls. 40.000: e questo è il tipo di nave che rimpiazzerà i bastimenti a vela nel commercio ».

La media annuale delle costruzioni di bastimenti a vapore passò da 134.000 tonnellate per il periodo 1866-1869 a 344.500 per gli anni 1870-1873, mentre quella delle navi a vela diminuì nello stesso periodo da 220.000 tonnellate a 84.000⁵³.

« Ogni anno conferma... la rapida sostituzione dei velieri da parte dei vapori » sottolineava il citato rapporto per l'anno 1870. Gli armatori di navi a vela erano stati obbligati, data la situazione di mercato ad « accettare noli rovinosamente bassi ». Le stesse considerazioni venivano ripetute nel

⁵² Le citazioni dei rapporti della ditta Rucker, Offer and Co. sono tratte da « The Economist »: *Commercial History and Review* per gli anni 1869, 1870, 1871, 1872, 1873, 1874, 1875 citate.

⁵³ E. CORBINO, *Economia dei trasporti marittimi*, op. cit., App. VII.

rapporto per l'anno successivo: la condizione dei proprietari di navi a vela appariva tuttavia leggermente migliorata, perché l'espansione in atto aveva portato un generale aumento dei noli.

L'anno seguente la situazione appariva mutata: con un chiaro senso di delusione la ditta Rucker, Offer and Co. riferiva che « la prosperità goduta dagli interessi navali riguarda più gli armatori di bastimenti a vela che quelli di vapori, poiché l'alto costo del carbone ha gravemente colpito i profitti di questi ultimi ».

I problemi della marina mercantile non apparivano a questo punto definiti come tre anni prima: strozzature e fattori congiunturali di breve periodo interferivano seriamente con sviluppi e trasformazioni ormai considerate irreversibili.

L'anno successivo gli indici di andamento del mercato sottolineavano l'imminenza di una recessione: il numero di nuove navi a vapore, che erano state ordinate negli anni precedenti, continuò ad aumentare, mentre la domanda di noli cadeva bruscamente. In due anni le tariffe caddero del 15 per cento.

« L'anno 1874 non può in alcun modo essere considerato prospero per gli armatori... Il loro capitale ha continuato a deprezzarsi » lamentava la relazione annuale per il « The Economist ».

Le costruzioni di nuovi vapori si contrassero nel 1875 di oltre il 50 per cento: d'altra parte quelle di velieri risalarono a 245.000 tonn. nel 1875, probabilmente a causa dei costi insostenibili del carbone.

Le vicende di questo periodo potevano portare a concludere che la navigazione a vela aveva conquistato sul campo il diritto di sopravvivenza, riuscendo a mantenere una porzione considerevole del mercato. In un certo senso accadde proprio l'opposto. Fu proprio durante gli anni di recessione che i cantieri poterono diminuire i costi e aumentare il tonnellaggio dei vapori. D'altro canto, la navigazione a vapore non più ostacolata dall'alto costo del carbone, poté provare la propria superiorità su quella a vela nel campo tecnico ed economico, con la maggior precisione degli arri-

vi, la miglior adattabilità alle linee oceaniche, la più conveniente capacità di trasporto⁵⁴.

Se la scelta tra bastimenti a vela e a vapore per la marina mercantile britannica si poneva tra due settori industriali solidamente costituiti, la questione per quanto riguardava l'Italia era di tipo diverso e ben più drammatico.

La marina italiana, composta quasi esclusivamente di bastimenti a vela, contendeva alla Francia il terzo posto tra le flotte mercantili mondiali. I cantieri della Penisola, forti di antiche tradizioni, godevano di buona fama e reputazione all'interno e all'estero.

Tra i sistemi di produzione della cantieristica italiana e le strutture industriali che caratterizzavano la costruzione di navi in ferro e a vapore vi era tuttavia un divario notevole. Quest'ultima infatti richiedeva un salto qualitativo non solo nel settore, ma in tutta l'economia italiana. La nuova cantieristica poteva fondarsi infatti solo su sviluppate industrie siderurgiche e meccaniche, carbone a buon mercato, vasta disponibilità di capitali, tecnici e operai specializzati, correnti commerciali con l'estero capaci di sostenere un'ampia flotta con costi di esercizio relativamente alti.

L'unificazione del mercato nazionale, il libero scambio, l'espansione dei traffici mondiali, avevano sostenuto l'evoluzione della marina mercantile italiana⁵⁵: ma tale sviluppo solo in casi rari aveva dato luogo a società di navigazione in grado di acquistare bastimenti a vapore. La maggioranza degli armatori aveva semplicemente aumentato la stazza dei velieri, con risultati peraltro soddisfacenti⁵⁶.

Osservatori imparziali come i consoli inglesi in Italia, sottolinearono più volte la crescente prosperità della marina mercantile italiana in questi anni. Il console Grant, da Brindisi, riferiva nel 1869 che « gli arrivi di navi inglesi sono diminuiti, perché la marina nazionale ha assunto il commer-

⁵⁴ H. J. HABBAKKUK, *Free Trade and Commercial Expansion*, in « The Cambridge History of the British Empire », Vol. II, p. 705.

⁵⁶ E. CORBINO, *Annali, op. cit.*, Vol. II, pp. 200-217.
- p. 145.

⁵⁶ E. CORBINO, *Annali, op. cit.* - Vol. II - pp. 200-217.

cio del carbone in questo porto, e sta rimpiazzando ogni precedente forma di concorrenza estera » ⁵⁷.

Il console Brown nel 1870 sottolineava che nel commercio diretto tra i porti inglesi e Genova, la marina mercantile italiana aveva per la prima volta superato per tonnellaggio quella inglese ⁵⁸. Negli anni seguenti, a suo giudizio i cantieri genovesi erano così attivi da far temere che « gli armatori si sarebbero rovinati a causa della sovrapproduzione » ⁵⁹.

Non può dunque sorprendere che in tale situazione le sessioni del Comitato d'Inchiesta Industriale sulle comunicazioni marittime fossero caratterizzate da contrasti di opinioni e di proposte più netti che in ogni altro settore ⁶⁰.

« La vela non ha più ragione di esistere » dichiarò Orlando, uno dei pochi costruttori di navi a vapore in Italia. « Noi non abbiamo una marina neanche rispetto ai minori stati... Il traffico batte alle porte... Occorrono grandi compagnie e grandi capitali » sottolineò Bixio, soffermandosi sulla debolezza della marina a vapore italiana. « Non credo che sia giunto il momento della decadenza della vela » rispondeva Millo, un armatore di Livorno, che proseguiva: « È vero che quando avrò un vapore di 4.000 tonnellate la spesa relativa sarà minore, ma ne avrò poi un utile? ». Più o meno tutti gli armatori di bastimenti a vela diedero risposte di questo tipo. Tutti sottolinearono anche che non esisteva possibilità di graduale evoluzione dal bastimento a vela a quello a vapore.

La crisi del 1873 colpì tanto gli armatori di velieri quanto le società di navigazione a vapore. La Trinacria, una nuova società siciliana per la navigazione a vapore, si trovò in gra-

⁵⁷ B.P.P. 1871, Vol. LXV - Rapporto di Grant da Brindisi per il 1870.

⁵⁸ B.P.P. 1873, Vol. LXVII - Rapporto di Brown da Genova - Dicembre 1872.

⁵⁹ B.P.P. 1873, Vol. LXIV - Rapporto di Brown da Genova - Gennaio 1873.

⁶⁰ Atti del Comitato d'Inchiesta Industriale - Roma 1874.

Vol. IV - Cat. 17 n. 1 - Testimonianza di Argento.

Vol. V - Cat. n. 1 - Testimonianze di Palau, Millo, Bixio.

Vol. V - Cat. 17 n. 2 - Testimonianza di Orlando.

Tav. VIII - Navigazione tra Genova e porti inglesi (1870-1875).

Arrivi a Genova	Flotta Italiana				Flotta Britannica			
	N	Δ	Tonn. (migliaia)	Δ	N	Δ	Tonn. (migliaia)	Δ
media annuale 1870-72	396	+ 98	189,4	+ 62,3	331	— 3	182,6	+ 28,3
media annuale 1873-75	320	— 76	168,1	— 21,3	354	+ 24	230,0	+ 47,4

vi difficoltà nel 1875: né i sussidi né una garanzia dello Stato di 5.000.000 di lire poterono salvarla dal fallimento.

La società Rubattino dovette sospendere i lavori per la costruzione di un porto nella baia di Assab sul Mar Rosso. Alcuni ordini statali per due corazzate di vasta stazza mantenevano in attività i cantieri, ma non potevano migliorare sostanzialmente la situazione.

Per la marina a vela le brillanti prospettive degli anni precedenti si andavano rapidamente deteriorando. La flotta a vapore nazionale non costituiva certamente minaccia imminente: i vapori inglesi, per contro, stavano cominciando a rimpiazzare in maniera evidente la marina a vela, nelle correnti internazionali di traffico. Il commercio del carbone cominciò ad impiegare navi a vapore, sostituendo i velieri italiani con i più capaci e convenienti vapori inglesi.

Secondo i dati riferiti dal console Brown nel 1875 su 375 bastimenti inglesi arrivati a Genova e impiegati nel commercio diretto tra l'Italia e la Gran Bretagna solo 49 erano a vela, mentre da parte italiana su 337 solo 17 erano a vapore.

Le conseguenze di questo stato di cose apparivano già evidenti in questo periodo (Tav. VIII).

Nello stesso anno il console Grant riferiva da Brindisi che i piroscafi inglesi erano riusciti a colmare la precedente diminuzione e stavano rapidamente accaparrandosi il commercio marittimo del carbone⁶¹. Il Mediterraneo era stato aperto al traffico transoceanico: le Potenze navali mediterranee rischiavano tuttavia ora di restarne travolte.

5. *Le relazioni commerciali italo-britanniche (1871-1875).*

I dati del Board of Trade per gli scambi anglo-italiani, riflettono solo parzialmente l'intensa espansione commerciale e le vicende verificatesi in questi anni⁶².

⁶¹ B.P.P. 1875, Vol. LXXIV - Rapporto di Brown da Genova per il 1874. - Rapporto di Grant da Brindisi per il 1874.

⁶² B.P.P. 1874, Vol. LXIV, p. 183. - B.P.P., 1878-1879 - Vol. LXVIII - p. 179.

Tav. IX - Scambi italo-britannici dal 1871 al 1875 (in migliaia di sterline).

Anni	Imp. totale dall'Italia (a)	Esport. prodotti dall'In- ghilterra (b)	Esporta- zione prodotti coloniali (c)	Totale esporta- zioni inglesi (d) = (b + c)	Totale com- mercio (e) = (a + d)
1871	4,624,3	6,294,8	1,371,4	7,666,2	12,290,5
1872	4,159,2	6,557,5	1,158,4	7,715,9	11,875,1
1873	3,831,1	7,444,2	1,127,5	8,571,7	12,402,8
1874	3,634,4	6,369,6	1,394,0	7,763,6	11,398,0
1875	4,632,6	6,766,7	1,403,1	8,169,8	12,802,4

Le transazioni complessive (e) tra Italia e Inghilterra aumentarono nel periodo di espansione 1871-1873 di circa 2 milioni di Ls. rispetto alla media registrata nel triennio precedente.

Le esportazioni italiane mostrarono incrementi nel settore minerale, in particolare nel ferro grezzo proveniente dall'Isola d'Elba, negli agrumi e nel vino⁶³. Sostanzialmente esse non si distaccarono tuttavia dai livelli raggiunti nel periodo 1868-1870. Una condizione soddisfacente se si considerano le eccezionali circostanze che avevano provocato quegli sviluppi, ma lungi dal porre il commercio di esportazione italiano in equilibrio di fronte alle esportazioni inglesi.

Malgrado l'incremento dei traffici diretti tra la Penisola e l'Estremo Oriente, non diminuirono in questi anni neppure le esportazioni di prodotti coloniali dall'Inghilterra in Italia: un sintomo dell'espansione in corso.

Più interessanti rilievi offrono gli andamenti delle esportazioni inglesi: a livelli elevati si mantennero le esportazioni di tessuti e di filati (tessuti di cotone m. a. 1871-1873: yarde

⁶³ B.C. Vol. VIII - p. II - Rapporto di Assensio y Ximenes da Newcastle per l'anno 1870-1871, p. 37.

76.100.000; Ls. 1.347.300; filati di cotone m.a. libbre 19.600.000, Ls. 1.022.050; lanerie: m.a. yarde 18.300.000, Ls. 877.200) e in evidente espansione quella di macchinari (m.a. 1871-1873, Ls. 255.300).

Evidenti risultano anche, in particolare nel caso del ferro e del carbone, le tendenze inflazioniste, che caratterizzavano l'evoluzione congiunturale⁶⁴. Secondo le statistiche del Board of Trade le esportazioni inglesi in Italia presentavano i seguenti andamenti.

Tav. X - *Esportazioni inglesi in Italia di ferro e carbone dal 1871 al 1873 (in migliaia di Ls.).*

	1871		1872		1873	
	Tonn.	Lire st.	Tonn.	Lire st.	Tonn.	Lire st.
Carbone	826,1	387,6	928,9	706,8	802,9	818,5
Ferro	89,4	775,8	68,1	772,8	99,8	1,290,6

Il prezzo del carbone raddoppiò mentre quello del ferro aumentò di circa il 50 per cento: una situazione difficilmente sostenibile, che, a giudizio di Brown, già nel 1873, aveva causato una contrazione delle esportazioni di carbone inglesi verso Genova per 115.000 tonn.

La crisi successiva non parve, secondo i dati del Board of Trade, colpire le relazioni commerciali italo-inglesi: i livelli raggiunti negli anni precedenti furono mantenuti da entrambe le parti negli anni 1874 e 1875.

Del resto la stessa espansione dei traffici mondiali tendeva ad indebolire la posizione goduta tradizionalmente dall'Inghilterra: « Sebbene il commercio inglese con questo porto non sia mai stato vasto come ora, pure esso era relativamente maggiore quaranta o anche venti anni fa. Poco allora

⁶⁴ B.C. Vol. XII - Rapporto di Bensamoni su Cardiff per l'anno 1875.

era fatto se non con l'Inghilterra, la Francia ed il Levante, e tra questi il commercio inglese era il maggiore »⁶⁵.

In entrambi i mercati la depressione era caratterizzata non tanto da drastiche riduzioni della domanda quanto dalla sua protrazione e dal suo lento aggravamento.

Alla fine del 1875 se a Genova lo stato del mercato era descritto « invariabilmente come molto pesante »⁶⁶, a Cardiff, in seguito ad uno sciopero di 5 mesi nelle miniere, la realtà sociale assumeva aspetti tragici. Come il console Bensamoni riferiva: « Morti il commercio, l'industria e il considerevole movimento di navigazione... si vedevano vagare torme di individui la cui fisionomia riproduceva i sofferti patimenti »⁶⁷.

Anche le correnti di traffico tra i due mercati non potevano non essere coinvolte dalla situazione generale.

Gli anni della « Grande Depressione » erano iniziati. Essi avrebbero assunto caratteristiche diverse nei due mercati, data la differente struttura ed i differenti livelli di sviluppo.

Tuttavia, la caduta dei profitti, le tendenze deflazioniste, la crisi agraria, il rallentamento del processo di accumulazione, avrebbero pesantemente influito sull'evoluzione di entrambi i mercati e ne avrebbero condizionato i rapporti.

⁶⁵ B.P.P. 1873, LXIV - Rapporto di Brown da Genova - Dic. 1872.

⁶⁶ B.P.P. 1875, LXXIV - Rapporto di Brown da Genova per il 1875.

⁶⁷ B.C. Vol. XII, p. II - Rapporto di Bensamoni su Cardiff per l'anno 1875.

CAPITOLO VI

L'APOGEO DEL LIBERO SCAMBIO (1866-1875)

1. Libero scambio e necessità fiscali: la politica doganale italiana dal 1866 al 1870. 2. La diplomazia inglese e il tentativo protezionistico di Thiers. 3. Il Comitato d'Inchiesta Industriale. 4. La denuncia dei trattati commerciali da parte dell'Italia.

1. *Libero scambio e necessità fiscali: la politica doganale italiana dal 1866 al 1870.*

La crisi del 1866 ebbe pesanti ripercussioni anche sulla politica doganale italiana. Nel luglio e nell'agosto di quell'anno vennero emanati due decreti reali¹: il primo portava le tariffe sul cotone al massimo consentito dal trattato con la Francia, mentre il secondo aggiungeva alla tariffa generale un numero considerevole di voci in riferimento alle materie prime e ai prodotti semilavorati.

I dazi previsti non dovevano superare il 10 per cento del valore delle merci e colpivano tanto le esportazioni quanto le importazioni. In ogni caso, tale fu la quantità dei prodotti colpiti, che Luzzatti, e dopo di lui molti altri storici, hanno indicato nel 1866 l'inizio di una nuova fase « fiscale » della po-

¹ « Gazzetta Ufficiale », 14-7-1866, 8-8-1866.

litica doganale italiana, dopo quella di Cavour e quella « dogmatica » dei trattati libero-scambisti².

L'accentuarsi del fiscalismo del sistema doganale italiano, non significò l'abbandono della politica libero-scambista da parte del Governo di Firenze. In effetti gli stessi motivi, le stesse forze che avevano portato alla adozione del libero scambio cinque anni prima erano tuttora prevalenti nel Paese.

Né, anche se lo avesse voluto, il Governo avrebbe potuto scostarsi dai trattati precedentemente sottoscritti. Le stesse misure fiscali adottate, provocarono incidenti di carattere internazionale, le cui ripercussioni avrebbero potuto divenire pericolose.

Il Governo francese considerò infatti i due provvedimenti come manifeste violazioni degli impegni assunti. Non solo il ministro degli Esteri dell'Imperatore, istruiva l'ambasciatore francese a Firenze di « protestare nei termini più forti » ma richiedeva formalmente a Lord Stanley, suo collega inglese, la cooperazione a tal fine della diplomazia britannica³.

Questi immediatamente inviò istruzioni all'ambasciatore inglese in Italia, Elliot⁴, ingiungendogli di prestare ogni aiuto all'azione intrapresa da Noailles. La presa di posizione francese era dubbia e ancor meno fondata quella assunta dal

² L. LUZZATTI, *L'inchiesta industriale e i trattati di commercio*, Roma, 1878, p. 26.

³ F.O. 27/1676. De La Tour d'Auvergne a Stanley, 29-3-1867 « Il Governo dell'Imperatore considera che i nostri interessi e quelli del Governo di S.M.B. siano solidali in questa questione perché i dazi fissati dai decreti del 14-7 e dell'8-8-1866 colpiscono un gran numero di articoli importati dall'Inghilterra...; i nostri diritti si confondono ugualmente con i suoi perché il libero ingresso (per altri prodotti in Italia) è garantito al commercio britannico in virtù della clausola della nazione più favorita ».

⁴ F.O. 45/101 - Elliot a Clarendon, 22-5-1866. Prima della pubblicazione dei decreti, Elliot aveva informato il F.O. delle intenzioni del Governo italiano, e aveva cercato di illustrarne gli scopi concludendo: « Queste misure restringeranno l'applicazione dei principi assoluti del libero scambio, ma poiché esse non hanno scopi protezionistici, e vengono assunte solo a causa delle straordinarie condizioni finanziarie dello Stato, non possono costituire un pericoloso precedente ». Per le istruzioni di Lord Stanley cfr.: F.O. 45/120, Stanley a Elliot, N. 1, 4-1-1867; N. 2, 11-4-1867.

Alc. 1. 1. 1.
1867

ministro britannico. Nel 1863, a conclusione delle trattative, i negoziatori italiani si erano riservati per iscritto il diritto di aumentare i dazi a livello della tariffa francese e avevano oralmente promesso che il loro Governo non avrebbe aggiunto altre voci oltre a quelle indicate nel trattato alla tariffa italiana⁵. Nessuna trattativa era a questo proposito intervenuta con i rappresentanti diplomatici inglesi.

Con tutto ciò, la pressione coordinata di Francia e Inghilterra poteva ora porre il Governo italiano « in una posizione di grande difficoltà e imbarazzo ». Rattazzi, come riferiva l'ambasciatore inglese, si difendeva facendo balenare « la speranza di una revisione doganale » e rispondeva alle contestazioni che la specificazione di alcune voci in un trattato commerciale non significava per sè stessa la rinuncia al diritto di imporre dazi su altri articoli⁶.

Dopo un intenso carteggio diplomatico, Lord Stanley istruiva Elliot di « non entrare nella questione particolare dell'interpretazione del trattato del 1863 tra Francia e Italia », ma di limitare il proprio sostegno della posizione francese alle questioni generali relative alla diminuzione dei dazi⁷.

Poco dopo un elegante compromesso diplomatico dirimereva la questione: Francia e Inghilterra accettavano il fatto compiuto, ma l'Italia si impegnava nel nuovo trattato con la Austria, questa volta per iscritto, a non aggiungere altri dazi di esportazione oltre a quelli specificati nella propria tariffa⁸.

La rete dei trattati commerciali si presentava come un sistema solo apparentemente elastico, dipendente dalla volon-

⁵ F.O. 27/1676, 29-3-1867, De La Tour d'Auvergne a Stanley: accluso memorandum del Governo francese sui negoziati franco-italiani.

⁶ F.O. 45/121 - Elliot a Stanley, N. 19, 8-6-1867.

⁷ F.O. 45/121 - Stanley a Elliot, N. 1, 18-7-1867: allegato il parere dei giuristi inglesi favorevole alla posizione italiana.

⁸ F.O. 45/120 - Elliot a Stanley, N. 14, 24-4-1867 - « Apprendo dal barone Kubeck che non è stato possibile ottenere molto dal Governo italiano, che si è dimostrato irremovibile in relazione ai dazi di esportazione. Tutto quello che è stato possibile fare è consistito nel riempire l'omissione sfortunatamente lasciata nel trattato franco-italiano, inserendo una clausola che impedisce l'aggiunta di nuovi dazi di esportazione da entrambe le parti ».

tà di attuazione delle parti contraenti. La clausola della nazione più favorita faceva sì che ogni singola nazione si trovasse di fronte tutte le altre nel caso volesse sottrarsi ai propri impegni.

Ad infirmare ogni proposito protezionista, sta il fatto che il Governo italiano sottoscrisse proprio in questo periodo importanti accordi doganali, oltre che con l'Austria, anche con la Svizzera ed altre Potenze⁹.

In tal modo esso poteva ottenere una sistemazione su basi uniformi del proprio ordinamento doganale, concludendo convenzioni tariffarie e trattati con la clausola della nazione più favorita con tutti gli Stati confinanti; favoriva i commerci italiani rendendo l'economia della Penisola meno dipendente dalla Francia; otteneva infine nuovi riconoscimenti, con vantaggi politici non trascurabili, in una situazione così incerta come quella che caratterizzava la Penisola nel corso del 1867.

Sul piano internazionale era questa la linea di minor resistenza: su quello interno, per contro, l'ulteriore estensione del libero scambio incontrava opposizioni più forti che nel passato.

Alcune voci in favore di una revisione della politica doganale cominciavano a farsi sentire negli ambienti industriali¹⁰: i cotonieri avevano anche ottenuto un primo successo facendo portare il livello dei dazi, precedentemente trascurabili, al massimo consentito dai trattati.

Oltretutto i provvedimenti del 1866 avevano squilibrato la logica che presiedeva la tariffa del 1862, suscitando molti motivi di insoddisfazione.

I dazi sulle materie prime e sui prodotti semilavorati erano giudicati dal punto di vista economico dannosi, giungendo, in alcuni casi, a rappresentare forme di protezionismo alla rovescia. Né la situazione era molto più brillante dal punto di vista fiscale, dal momento che i dazi sugli articoli di maggior

⁹ F.O. 45/122, N. 10, 26-7-1867. Elliot a Stanley.

¹⁰ G. ROBECCHI, *L'industria del ferro in Italia e l'Officina Glisenti a Cascina*, in « Il Politecnico », 1868, in L. CAFAGNA, *Il Nord nella Storia d'Italia*, Bari, 1962, pp. 115-140.

consumo erano stati fissati per trattato ed ora non potevano essere toccati.

Tali conseguenze naturalmente venivano sottolineate dai fautori di una revisione della politica doganale: ormai, tuttavia, la necessità di una seria riconsiderazione della politica economica e doganale italiana veniva avvertita da molte parti.

Nell'agosto del 1869, il governo Menabrea, nominò un Comitato con poteri consultivi in materia di legislazione commerciale, questioni ferroviarie e, in particolare, questioni attinenti alla politica doganale ¹¹.

Nel discorso rivolto in occasione dell'insediamento del nuovo Comitato Minghetti, ministro per l'Agricoltura, l'Industria e il Commercio, delineò con cura la posizione del governo in materia di politica doganale.

I trattati commerciali firmati all'indomani dell'Unificazione erano stati conclusi in modo alquanto affrettato anche per considerazioni di natura politica, cosicché, malgrado gli innegabili benefici, alcune imperfezioni erano risultate inevitabili. Ora, nel giro di tre anni l'Italia avrebbe dovuto rinnovare il trattato con la Francia, e dopo di questo tutti gli altri. Era dunque necessario, prima di procedere ad atti di tanta importanza, possedere un'ampia conoscenza della realtà economica italiana, per certo assai più approfondita degli elementi acquisiti nel 1862.

Le condizioni del mercato interno e le modificazioni intervenute dopo l'Unificazione, le necessità e le prospettive delle industrie, lo sviluppo delle relazioni tra l'Italia ed altri mercati, l'azione del governo, dovevano essere attentamente analizzati.

« I principi del libero scambio » concludeva Minghetti « guideranno sempre i nostri passi... ». Ma i trattati commerciali non possono essere considerati « come l'assoluta realizzazione delle dottrine libero-scambiste ».

L'acquisizione di questi elementi sarebbe stato uno dei più importanti compiti del Comitato. Il Governo, per parte

¹¹ « Gazzetta Ufficiale », 25-8-1869. Cfr. anche F.O. 45/157, n. 3, 27-8-1869, Herries a Clarendon.

sua, assumeva una posizione di attesa, tale da non ripudiare il passato, ma sollecito ad accogliere nuovi indirizzi.

Un importante passo verso una revisione della politica doganale, che tenesse in maggiore considerazione la necessità dell'industria, era stato compiuto.

2. *La diplomazia inglese e il tentativo protezionistico di Thiers.*

Dopo il 1866, i problemi della politica doganale persero la posizione di preminenza, che avevano goduto per oltre un decennio nelle cronache politiche inglesi.

Alcuni trattati, come quello con lo Zollverein e l'Austria, firmati in questo periodo, significavano assai più il completamento del sistema europeo dei trattati che un'azione innovativa a vasto respiro.

In realtà la rete degli accordi libero-scambisti aveva trovato in Europa e nell'ambito dell'Impero inglese un limite difficilmente superabile.

La tariffa Merrill, introdotta nel corso della guerra civile e i suoi successivi inasprimenti avevano comportato il progressivo abbandono da parte degli Stati Uniti della politica libero-scambista¹²; né la rete dei trattati poteva essere estesa verso mercati non capitalistici, quali quelli asiatici¹³ senza assumere un significato colonialista.

Una serie di riforme, introdotte dal Governo Gladstone, concentrava ora l'attenzione dell'opinione pubblica sul piano interno: come un « vulcano », il primo Ministero schiettamente liberale della storia inglese, stava varando leggi relative alla istruzione obbligatoria, alla riforma dell'amministrazione dello Stato, alla struttura dell'esercito, al problema irlandese, e così via¹⁴.

Non solo scemava l'interesse e l'impegno nei confronti dei

¹² F. A. SHANNON, *America's economic growth*, New York, 1951, p. 492.

¹³ « The Economist », 15-1-1870, *The new treaty with China*.

¹⁴ G. M. TREVELYAN, *British History in the Nineteenth Century and after: 1782-1919*, Londra, 1968, p. 338.

temi di politica estera, ma si sottolineava la necessità di preservare intatta la libertà finanziaria dello Stato, che i trattati commerciali tendevano per necessità a limitare. I negoziati commerciali avviati con Spagna e Portogallo fallirono perché Lord Clarendon, ministro degli Esteri, rifiutò una riduzione sostanziale della tariffa sui vini che costituiva l'unica richiesta sostanziale di questi Governi ¹⁵.

In breve, tanto i vantaggi acquisibili da nuovi trattati, quanto le concessioni che l'Inghilterra poteva fare, venivano ormai considerati materia del tutto marginale.

L'unico compito della diplomazia inglese consisteva ora nel vigilare sul mantenimento del sistema libero-scambista quale pilastro intangibile della politica commerciale britannica. Né va dimenticato che la morte di Cobden tolse dalla scena inglese ed europea una figura che forse avrebbe potuto indicare nuovi traguardi al movimento libero-scambista.

Non deve dunque meravigliare il fatto che in tale situazione l'unico avvenimento importante nella politica doganale inglese, il solo ad attrarre l'attenzione dell'opinione pubblica, fosse costituito dalla revisione della politica doganale francese proposta da Thiers nel 1872 ¹⁶.

Anche questo tentativo si proponeva obbiettivi di natura essenzialmente fiscale, malgrado le note simpatie protezionistiche del Presidente della Repubblica francese.

Dopo le prime mosse, il Governo di Parigi incontrò notevoli e crescenti difficoltà. Il Parlamento diminuì gli incrementi doganali da 185 a 45 milioni di franchi, svuotando in pratica il significato e la portata della riforma.

D'altro canto, se si erano potuti rinnovare i trattati con il Belgio e l'Inghilterra, che erano già scaduti, altri negoziati avevano dovuto essere rimandati, in attesa delle scadenze previste.

Tutto quanto Thiers era riuscito ad ottenere, consisteva in alcuni dazi differenziali applicati ai prodotti inglesi e belgi,

¹⁵ CH. FUCHS, *The trade policy of G.B. and her colonies since 1860*, Londra, 1905, p. 170.

¹⁶ P. W. L. ASHLEY, *Modern tariff history*, Parte II, Cap. IV, *op. cit.*, p. 170.

in cambio di una promessa formale di rinnovare la clausola della nazione più favorita in forma incondizionata, non appena avesse concluso tutti i negoziati pendenti.

L'opinione pubblica inglese apparve incerta e relativamente sconcertata nella valutazione dei risultati conseguiti¹⁷. Da alcuni la politica di Thiers veniva considerata come un colpo a tutta la rete di trattati libero-scambisti; d'altro canto il compromesso raggiunto doveva servire, secondo altri, proprio a mantenere in vita tale sistema e ad evitare un suo completo collasso. La diplomazia inglese accettava sia pure temporaneamente l'imposizione dei dazi differenziali e un trattato peggiore del precedente, allontanandosi dai canoni della politica libero-scambista: con tutto ciò il Governo Gladstone sottolineava l'eccezionalità della situazione francese dopo la guerra prussiana, il desiderio di dare una prova di buona volontà, i danni relativamente limitati che potevano derivare dall'accordo.

Il dibattito non si concluse, poiché pochi mesi dopo il Parlamento francese sconfessò la politica di Thiers ed egli rassegnò le dimissioni. Il nuovo Governo annullò le recenti convenzioni e chiese ai Governi del Belgio e dell'Inghilterra di ripristinare i vecchi accordi per un periodo non inferiore ai cinque anni.

Il libero scambio appariva forte come non mai: l'unico sistema in grado di regolare le relazioni commerciali in Europa¹⁸. La rete dei trattati si era dimostrata sufficientemente

¹⁷ « The Times », 18-11-1871, *French Commercial Treaty*. « La nuova tariffa intende gettare addosso a noi e agli stranieri il costo enorme dell'ultima guerra ». *French Commercial Treaty*, 15-6-1872. « Il trattato del 1860 rappresentava un allontanament da giusti principi... e quando si cerca di derivare da esso la sanzione per una politica assai diversa, il nostro Governo ha il diritto di affermare che il fine non giustifica i mezzi ». Per contro « The Economist » difese il trattato. *The French Commercial Treaty*, 5-9-1872: « Se gli impegni commerciali tra Francia e Inghilterra terminano... non vi è dubbio che tutti i trattati, per mezzo dei quali le rivalità commerciali in Europa sono contenute, ne soffriranno ».

¹⁸ « The Times », 26-2-1873, *Anglo-French Treaty of Commerce*.

forte da sconfiggere anche gli sforzi di una delle maggiori Potenze diplomatiche d'Europa.

Malgrado questi successi, il sistema europeo dei trattati libero-scambisti mostrava, forse per la prima volta dal 1860, alcuni segni di indebolimento, e non solo a causa dell'azione protezionistica di Thiers. Per esempio, allorché Paget il nuovo ministro inglese a Roma, tentò di suscitare le animosità romane contro Thiers e di legare l'azione della diplomazia italiana alle manovre dilatorie inglesi, le sue proposte incontrarono una accoglienza piuttosto ambigua¹⁹. « Il Governo italiano », Venosta gli rispose, « desiderava fare tutto quello che era in suo potere per venire incontro alla Francia in un momento di difficoltà finanziarie », ma l'Italia non poteva sostenere da sola tutto il peso, cosicché « esso sarebbe stato guidato da quanto le altre Potenze avrebbero fatto »²⁰.

Non si trattava tuttavia solo del desiderio di mantenere un atteggiamento di equidistanza tra le due Potenze e della volontà di guadagnare le simpatie del Governo di Parigi. Infatti Sella e Venosta avevano nel frattempo dichiarato al ministro francese che l'Italia sarebbe venuta incontro alle proposte di Thiers solo a condizione che la Francia accettasse un corrispondente aumento dei dazi nella tariffa italiana²¹.

Nel corso dello stesso anno, con atto unilaterale, tutti i dazi italiani vennero aumentati al massimo consentito dal trattato italo-francese del 1863.

3. Il Comitato d'Inchiesta Industriale (1872-1873).

Nel corso del 1870, il nuovo ministro dell'Industria, Co-stagnola, proseguendo l'opera di Minghetti, insediò il Comitato d'Inchiesta Industriale.

¹⁹ F.O. 45/203, 9-7-1872, Paget a Granville. Thiers nel presentare le sue proposte al Parlamento francese si era riferito al corso seguito dal Governo italiano come ad un precedente e ad una giustificazione. Paget richiese a Venosta il protestare contro questa « distorsione dei fatti ».

²⁰ F.O. 45/201, Paget a Granville, 17-9-1872, N. 80; 16-10-1872, N. 85.

²¹ F.O. 170/199, 21-3-1873, Paget a Granville.

Il compito era delicato, poiché non si trattava del primo tentativo diretto a trattare questa materia.

Poco dopo l'Unificazione, Maestri aveva cercato di compiere un censimento della produzione industriale italiana, ma aveva dovuto desistere per due volte. Gli industriali, si era detto, non desideravano esporre la situazione delle loro industrie, nel timore che il censimento nascondesse propositi di inasprimenti fiscali da parte delle autorità.

È forse possibile allargare il senso di questa affermazione: la situazione dell'economia italiana, la politica perseguita dal Governo, la condizione stessa delle industrie che per la prima volta si trovavano ad affrontare un mercato nazionale, non rappresentavano elementi favorevoli per tentativi come quelli di Maestri.

Dieci anni più tardi le condizioni erano mutate.

Il consolidamento dello Stato unitario imponeva un riesame approfondito della politica perseguita nel primo decennio dell'Unità, in particolare nel campo economico, dopo che la crisi del 1866 aveva abbattuto tante illusioni.

Fu questo in realtà un periodo di ripensamento e di riesame appassionato, anche se i risultati delle inchieste e dei dibattiti non dettero sempre risultati confortanti. La relazione della Commissione Parlamentare d'Inchiesta sul Corso Forzoso era stata appena pubblicata; subito dopo venne varata l'inchiesta industriale; già erano state presentate al Parlamento le prime proposte per un esame su scala nazionale delle condizioni dell'agricoltura, che in seguito avrebbero dato luogo alla « Inchiesta Jacini ».

La stessa composizione del Comitato dimostrava i suoi ambiziosi propositi, potendo contare sulla partecipazione di alcuni tra i migliori economisti e politici italiani (come Elena, Luzzatti, Morpurgo, Scialoja, Ferrara), e alcuni tra i più rinomati industriali (come Rossi, Cantoni, ecc.).

I lavori del Comitato, come appaiono dagli atti, furono intensi: tutte le Camere di Commercio e molti industriali furono interrogati per iscritto, mentre il Comitato tenne sedute nelle principali città d'Italia.

Le personalità di maggior rilievo del Comitato avevano perfettamente compreso che, date le scarse conoscenze a

disposizione, dovevano partire da un esame generale di tutti gli aspetti della produzione, iniziando dove necessario anche dalla situazione delle singole manifatture²².

L'attenzione correva da imprese che avevano tratto notevole impulso dall'Unificazione²³ ad altre che da tempo languivano; da metodi di produzione progrediti a sistemi di tipo assolutamente artigianale; da situazioni di sviluppo quali quelle che si potevano riscontrare nel Nord ed in particolare a Milano a condizioni di latente o palese involuzione nel Mezzogiorno; dai contrasti tra settore e settore a tentativi di valutazione delle esigenze complessive dell'economia italiana; e così via.

Sebbene gli ultimi anni avessero mostrato sintomi di accelerazione nello sviluppo, la situazione dell'industria italiana appariva dagli Atti dell'Inchiesta nel suo complesso arretrata e sottosviluppata, specie se posta in raffronto con i modelli affermatasi nel Nord Europa²⁴.

Anche nei settori più avanzati, come l'industria del cotone e della lana, i sistemi di produzione appartenevano alla fase della manifattura più che a quella industriale: i telai a mano stavano in proporzione di 10 a 1 rispetto a quelli meccanici, l'acqua rappresentava la principale fonte di energia, la forza lavoro, tratta dalla campagna, non era specializzata, il capitale scarso, il credito ottenibile solo con difficoltà e a condizioni svantaggiose²⁵.

In queste condizioni, la quantità e la qualità della produzione, non potevano che risultare basse, con sbocchi diretti esclusivamente verso il mercato locale e raramente specializzate.

Perfino Rossi ammise: « Non esporto e non occorre esportare finora, perché il mercato nazionale consuma assai più che non produca »²⁶. Sciaccaluga, un industriale coto-

²² Atti del Comitato di Inchiesta Industriale, Roma, 1874, 5 voll. - Vol. I, p. 6, Questionario generale.

²³ Si vedano a questo proposito le testimonianze di Erba, Vol. V, 15, 8, Gregorini, Vol. V, cat. 15, 2, ecc..

²⁴ Atti del Comitato, Vol. II, cat. 5, 2, Testimonianza di Cusani.

²⁵ Atti del Comitato, Vol. IV, cat. 8, 2, Testimonianza di Cantoni.

²⁶ Atti del Comitato, Vol. II, cat. 7, 3, Testimonianza di Rossi.

niero a sua volta affermò: « Io credo che uno dei maggiori ostacoli alla nostra industria sia appunto la mancanza di grandi stabilimenti i quali possano fabbricare un genere solo, filare un numero solo » e in relazione alle possibilità di esportazione: « Abbiamo mandato alle Indie i nostri prodotti, ma vi abbiamo perduto »²⁷.

Il mercato nazionale era ormai pronto ad accogliere una produzione industriale su vasta scala, ma le strutture produttive difficilmente riuscivano a valersi di queste possibilità.

A giudizio dei testimoni, i benefici di questa situazione andavano in gran parte ai concorrenti esteri, i cui prodotti potevano essere venduti a prezzi inferiori a quelli italiani in quasi ogni settore commerciale. « Il prezzo estero dà norma al mercato dei fili nazionali »²⁸ dichiaravano in una relazione scritta un gruppo di cotonieri, sottolineando che in seguito al trattato con la Francia, si erano resi pressoché impossibili miglioramenti nell'organizzazione delle loro manifatture; Richard, della Richard-Ginori, affermò che malgrado gli alti costi di trasporto le ceramiche inglesi potevano essere vendute con profitto a prezzo inferiore a quello italiano²⁹; a sua volta un altro industriale cotoniero, riferendosi probabilmente alle esperienze fatte durante il periodo della guerra civile americana, dichiarava: « Il pericolo maggiore per l'industria italiana è la crisi estera, perché il ribasso dei prezzi provoca l'inondazione dei cotone da parte dell'industria inglese »³⁰ e Cantoni: « Stiamo in proporzione agli inglesi in ragione dell'1 a 5 », e così di seguito.

Questo stato di inferiorità significava anche dipendenza dai mercati esteri per quasi tutti i tipi di macchinari, procedimenti avanzati di lavorazione, aggiornamenti e brevetti tecnici³¹.

²⁷ Atti del Comitato, Vol. IV, cat. 8, 3, Testimonianza di Sciacaluga. p. 513.

²⁸ Atti del Comitato, Vol. II, cat. 8, 1, Allegati Camera di Commercio di Milano.

²⁹ Atti del Comitato, Vol. III, cat. 15, 6, Testimonianza di Richard.

³⁰ Atti del Comitato, Vol. IV, cat. 8, 3, Testimonianza di Sciacaluga.

³¹ Atti del Comitato, Vol. II, cat. 7, 2, Ass. Lanieri di Biella.

Nel passaggio dai sistemi di produzione manifatturiera, tipica della situazione italiana, a quella industriale, tipica delle economie più sviluppate, questo stato di dipendenza tendeva ad accrescersi.

Pedroni, un industriale della seta di Milano, sottolineava in modo sintomatico: « Vi è una distinzione tra torcitura della seta e industria dei cascami; la prima per quel poco che richiede di macchinario è ben sviluppata; la seconda, esigendo macchine molto più complesse e perfezionate, gli industriali dovettero ricorrere all'estero »³².

Molte le lagnanze nei confronti dell'azione dello Stato in particolare in campo fiscale: non solo nei riguardi della tassa di ricchezza mobile e sui fabbricati che direttamente colpivano gli industriali, ma anche sui dazi comunali di consumo, che, per dirla con il Rossi « ristabilivano » le dogane interne « fra castello e castello come nel Medioevo »³³.

Controverso per contro era il giudizio sugli effetti del corso forzoso, che alcuni industriali volevano mantenere a causa della protezione che esso offriva, ed altri osteggiavano, perché, facendo aumentare i costi delle importazioni dei macchinari, impediva lo sviluppo delle industrie più avanzate³⁴.

Sotto accusa veniva posta la politica delle maggiori compagnie ferroviarie, in particolare dell'Alta Italia, sia per i criteri tariffari sia per quelli di acquisto di materiale, che venivano per la maggior parte dirottati all'estero³⁵. Soltanto l'acquisizione di queste società da parte di interessi nazionali avrebbe consentito il manifestarsi degli effetti moltiplicativi tipici della rivoluzione dei trasporti.

Molti dei problemi interni avevano dunque connessioni evidenti con i rapporti con i mercati esteri: tanto più quindi, la questione doganale diveniva problema fondamentale

³² Atti del Comitato, Vol. I, cat. 6, 2, Testimonianza di Pedroni.

³³ Atti del Comitato, Vol. II, cat. 7, 3, Testimonianza di Rossi.

³⁴ Atti del Comitato. Rossi si pronunciò contro il corso forzoso, la Associazione dei Tessitori della seta di Como a favore, Lanza contro, Sciaccaluga a favore, ecc..

³⁵ Atti del Comitato, Vol. III, cat. 15, 2, Testimonianza di Lasagna. Cfr. anche: Vol. V, cat. 18, 2, Testimonianza di Amilhau, direttore della Alta Italia.

nelle discussioni intorno alle prospettive dell'industria italiana. Quasi all'unanimità i testimoni richiesero la revisione della tariffa generale e un nuovo trattato con la Francia, che tenesse in maggior conto gli interessi dell'industria e la nuova realtà del Paese.

La concordanza di vedute cessava tuttavia a questo punto: sui problemi centrali, vale a dire, il livello di protezione che doveva essere offerto all'industria nel suo complesso e gli obiettivi della riforma nei confronti dei diversi settori, le opinioni apparivano discordi ed in implicita contraddizione.

A prima vista, questa situazione sembrava riprodurre le usuali contrapposizioni intersettoriali. Analizzate più attentamente, queste contraddizioni riflettevano la situazione peculiare dell'industria e i problemi specifici della sua evoluzione.

L'industria tessile era indubbiamente quella più sviluppata e solida: un sistema doganale moderatamente protezionistico a suo favore poteva sostenere il passaggio della manifattura alla grande industria. A tal fine i settori industriali di base avrebbero dovuto mantenere un sistema prevalentemente liberistico: gli alti prezzi dei macchinari prodotti in Italia e soprattutto la loro bassa qualità avrebbero costituito una seria remora allo sviluppo dell'industria tessile.

Per tali motivi le critiche, ancorché pesanti, dei rappresentanti del settore tessile, si rivolgevano prevalentemente ad aspetti particolari della tariffa del 1862. Cantoni, per esempio, richiedeva che la nuova tariffa contenesse un numero di voci superiore alla precedente, in modo da favorire la specializzazione dell'industria cotoniera negli articoli di maggiore pregio, mentre Rossi si limitava a criticare l'adozione di dazi ad valorem che consentivano forti evasioni a danno della produzione nazionale.

La situazione dell'industria pesante era opposta: in questo caso il divario nei confronti delle economie più sviluppate era più accentuato, sia per le condizioni specifiche del suolo³⁶, sia per il livello dell'economia italiana. Sviluppare questi settori avrebbe comportato una legislazione prote-

³⁶ Atti del Comitato, Vol. III, cat. 15, 2, Testimonianza di Rubini.

zionistica assai marcata³⁷, interventi dello Stato continui e diretti³⁸, in breve una politica che capovolgeva i criteri fino allora conclamati, anche se non sempre perseguiti³⁹.

Per il momento comunque i rappresentanti dell'industria risultavano solo una piccola minoranza, esteriormente aggressiva, ma debole, divisa al proprio interno e incerta⁴⁰.

I punti di vista dei rappresentanti dell'industria tessile ottennero una facile affermazione: la linea da essi assunta non contraddiceva in modo stridente ai principi e agli interessi dei libero-scambisti ed offriva in prospettiva qualche apertura ai fautori del protezionismo.

Del resto, la maggioranza dei membri del Comitato di Inchiesta parteggiava per le loro opinioni, anche quando, come nel caso di Rossi e Cantoni, non vi era identità di persone tra giudicante e giudicato.

A Luzzatti, che aveva presieduto con grande impegno i lavori del Comitato, veniva affidata da Sella il compito di rivedere la tariffa generale e di sovrintendere a tutti i problemi connessi al rinnovo dei trattati commerciali.

La scelta era ben motivata: sebbene ancora giovane, Luzzatti aveva già avuto modo di dimostrarsi uno tra i più dotati ed entusiasti alti funzionari dello Stato, fornito di ampie conoscenze economiche e di abilità nel trattare problemi pratici.

Nelle questioni doganali egli si considerava un seguace di Cavour, convinto come era, che il suo compito consistesse nel riportare il sistema doganale italiano a quei principi di praticità e spregiudicatezza che avevano caratterizzato i successi dello statista piemontese⁴¹. Era la stessa linea di mo-

³⁷ Atti del Comitato, Vol. V, cat. 15, 2, Testimonianza di Bozza.

³⁸ Atti del Comitato, Vol. III, cat. 15, 2, Testimonianza di Lanza.

³⁹ Atti del Comitato, Vol. III, cat. 15, 2, Lettera di A. Cottrau a Scialoja in cui si dimostra possibile per l'Italia solo la fabbricazione del ferro di seconda fusione, chiedendo l'abolizione dei dazi sul ferro greggio e di prima fusione.

⁴⁰ L. LUZZATTI, *L'inchiesta industriale e i trattati di commercio*, op. cit., p. 26. L. LUZZATTI, *Memorie*, Vol. I, p. 432.

⁴¹ G. CAROCCI, *A. De Pretis e la politica interna italiana dal 1876 al 1887*, Torino, 1956, p. 21.

derato nazionalismo economico che stava caratterizzando tutta la politica di Quintino Sella.

4. *La denuncia dei trattati commerciali da parte dell'Italia.*

Nell'aprile 1872, Lord Granville, richiese a tutti i rappresentanti diplomatici inglesi risiedenti in Paesi con i quali la Gran Bretagna aveva concluso trattati di navigazione e commercio di riferire sui seguenti punti⁴²: vantaggi conseguiti dagli interessi inglesi in virtù della clausola della nazione più favorita; l'esistenza di trattamenti differenziali a sfavore del commercio e della navigazione inglese; l'effettiva applicazione degli accordi nei confronti degli interessi britannici da parte delle Potenze contraenti.

Si trattava probabilmente di un normale giro di orizzonte sullo stato della rete dei trattati, sulla loro efficacia, sulla evoluzione della politica di libero scambio in Europa e nel mondo; i negoziati con la Francia, e l'imminente espiazione di altri trattati, resero tuttavia questa inchiesta particolarmente impegnativa.

I rappresentanti diplomatici inglesi in Italia raccolsero abbondante materiale di documentazione. A conclusione dei loro lavori potevano presentare non solo un bilancio nettamente positivo in riferimento alla situazione rapporti italo-inglesi, ma anche un significativo quadro dello sviluppo della politica libero-scambista in Italia⁴³.

La applicazione della clausola della nazione più favorita nella sua forma incondizionata aveva avuto effetti moltiplicatori, rapidi ed efficaci, consentendo di estendere a tutti gli altri partecipanti i benefici di maggiore o minore entità accordati a terzi.

Tracciando un quadro riassuntivo, Sir A. Paget, indicava come tutti gli accordi tariffari concordati dall'Italia con la Francia e successivamente con l'Austria e la Svizzera fossero stati estesi al commercio inglese. Inoltre numerose clau-

⁴² F.O. 170/188 - Granville a Paget, 13-4-1872.

⁴³ F.O. 45/201 - Paget a Granville, 7-5-1872, N. 37.

sole non tariffarie contenute in questi ed in altri trattati potevano utilmente essere usufruite dagli interessi britannici.

Così, il trattato austriaco impegnava le parti contraenti a non aggiungere altri dazi oltre quelli specificati nella convenzione tariffaria annessa al trattato; quello con la Svizzera assicurava il diritto di nominare esperti in favore dei commercianti in caso di disputa con le autorità doganali sulla valutazione delle merci soggette a dazi *ad valorem*; lo stesso trattato sanciva il diritto di libero transito per merci di campionario portate da viaggiatori di commercio; il trattato con l'Olanda impegnava le parti ad applicare la tariffa convenzionale alle merci di qualsiasi nazione provenienti dai porti dell'una o dell'altra parte.

In riferimento alla navigazione, il trattato con l'Austria esentava dai diritti portuali i bastimenti entrati o usciti a carico vuoto, o che non avevano concluso scambi commerciali, o infine che avevano già pagato i dazi portuali nel corso dello stesso mese in un altro porto di una delle parti; il trattato con gli Stati Uniti assicurava alle rispettive navi il diritto di scaricare parte delle merci nei porti italiani, di tenere il resto a bordo e di riesportarlo senza pagare diritti doganali, e così di seguito.

La risposta al quesito relativo alla esistenza di trattamenti differenziali, era assolutamente negativa.

Sul terzo punto, un successivo dispaccio conteneva le risposte da tutte le sedi consolari inglesi in Italia, che concludeva: « Noi siamo pienamente ammessi ad ogni privilegio o vantaggio accordato a qualsiasi altro Paese estero »⁴⁴.

La questione non venne più sollevata. La politica libero-scambista sembrava in Italia così consolidata che tre anni più tardi, allorché il Governo di Roma annunciò l'intenzione di rinnovare tutti i trattati commerciali, il Foreign Office considerò il problema di natura pressoché procedurale.

A tale proposito Kennedy, il sottosegretario al Foreign Office, scrisse in un memorandum a Derby: « Non sembra dalla sostanza del trattato o da corrispondenze ufficiali che

⁴⁴ F.O. 45/201 - Paget a Granville, 25-5-1872, N. 42.

X
head 4
comm
dept.

ci sia alcuna necessità da parte nostra di cambiare i termini del trattato. Non sono a conoscenza di intenzioni da parte italiana di ricercare modificazioni. Circa tre anni fa essi richiamarono la nostra attenzione sui dazi sul vino. Penso che questa mossa fosse diretta a sostenere tanto Re Amedeo (di Spagna) quanto i loro interessi »⁴⁵.

A questa data Luzzatti ed Ellena avevano portato a termine la revisione della tariffa generale e fissato le linee generali della nuova politica doganale⁴⁶. I dazi in particolare in relazione ai tessuti erano stati elevati; le voci della tariffa erano state fissate in forma assai più dettagliata e differenziata; infine tutti i dazi *ad valorem* sarebbero stati aboliti in favore di corrispondenti dazi specifici. In tal modo il livello della tariffa sarebbe stato aumentato di circa il 15-20 per cento in relazione alla tariffa del 1863, e che più in considerazione della facilità delle evasioni che caratterizzavano il sistema doganale italiano.

Nel gennaio 1875 Minghetti informò Paget che il Governo italiano aveva denunciato il trattato con la Francia, che spirava l'anno seguente. Era sua intenzione concludere al più presto un nuovo trattato tariffario con la Francia; nel frattempo il Governo italiano desiderava, se possibile, concludere disposizioni transitorie con Vienna e Zurigo, i cui trattati commerciali spiravano rispettivamente nel 1877 e nel 1878. In caso contrario egli avrebbe chiesto a quei Governi e alle altre Potenze che avevano concluso trattati contenenti la clausola della nazione più favorita, di consentire alla sua sospensione temporanea fino al 1878⁴⁷.

Era in pratica la stessa procedura proposta da Thiers, tre anni prima.

Il Foreign Office istruì Paget di richiedere la tariffa italiana nella sua edizione riveduta. Minghetti rifiutò la richiesta, dichiarando che « non poteva impegnarsi a negoziare con il Governo inglese dal momento che non vi erano convenzioni tariffarie tra la Gran Bretagna e l'Italia », ma che egli

⁴⁵ F.O. 45/356 - Kennedy a Derby, 20-1-1875.

⁴⁶ L. LUZZATTI, *Memorie, op. cit.*, Vol. I, pag. 445.

⁴⁷ F.O. 45/356 - Paget a Derby, 19-1-1875, N. 2.

desiderava « essere informato in anticipo e al più presto possibile delle esigenze del commercio britannico con l'Italia »⁴⁸.

Era in questo modo iniziato un gioco diplomatico delle parti destinato a durare per anni.

Malgrado il rifiuto, il Foreign Office otteneva la tariffa per vie traverse⁴⁹: inoltre attraverso i propri rappresentanti nelle varie capitali europee la diplomazia inglese seguiva lo evolversi della politica doganale italiana. Buchanan da Vienna riferiva che il ministro austriaco per il Commercio e l'Industria gli aveva detto che « vi erano sintomi di tendenze reazionarie nella politica commerciale italiana » e sebbene egli fosse fiducioso circa il futuro, agitazioni per il ritorno al protezionismo erano sorte anche in Austria, a causa della depressione prevalente nel commercio e nell'agricoltura⁵¹.

n /

A Parigi Lyons fu informato da Décazes che il Governo francese era rimasto sorpreso « dai dazi altissimi » contenuti nella proposta di tariffa italiana e che la tassazione di alcune voci era « così alta che era difficile capire come essa potesse essere proposta per fini esclusivamente fiscali. Al senso comune essa presentava un odore di protezionismo che poteva essere sentito lontano tre miglia »⁵¹.

Nel frattempo le Camere di Commercio inglesi avevano esaminato la nuova tariffa italiana e cominciavano ad inviare i propri rapporti al Foreign Office. La maggior fonte di critiche era costituita dalla proposta di trasformare tutti i dazi ad valorem in dazi specifici.

I presidenti della Camera di Commercio di Nottingham, di Sheffield, di Manchester, scrissero riferendo su questi argomenti e sottolineando le conseguenze della riforma per le esportazioni di tessuti di seta, sui cotonei e sulle lane⁵².

⁴⁸ F.O. 45/356 - Paget a Derby, 4-3-1875; Derby a Paget, 11-3-1875, N. 14.

⁴⁹ F.O. 170/222 - 1-4-1875, N. 24 - Inclusa Lyons a Derby, 23-3-1875. Cfr. anche: F.O. 45/358 - 9-11-1875, Paget a Derby contenente i rapporti sulle trattative tra Francia e Italia.

⁵⁰ F.O. 170/222 - 10-2-1875 - Acclusa: Buchanan a Derby, 4-2-1875.

⁵¹ F.O. 170/222, N. 93, - 10-4-1875 - Acclusa: Lyons a Derby, 5-4-1875.

⁵² F.O. 170/222 - Th. Browning a Derby 14-4-1875; 19-10-1875. Joint Tariff Commission of Yorkshire a Derby.

N

Italy 1875
Franco-Italian War
F.O.

Il presidente della Camera di Commercio di Bradford per contro insisteva su aspetti più generali sottolineando la opportunità di intavolare negoziati tariffari diretti con l'Italia: « Mi sia consentito » concludeva la sua lettera « di osservare che sebbene possa risultare della più alta utilità di agire congiuntamente alla Francia e alla Germania nei negoziati con l'Italia, gli interessi di questi Paesi non sono identici ai nostri... È necessario che i nostri interessi specifici siano tutelati dall'inizio e ad ogni successivo stadio di negoziati »⁵³.

Malgrado i toni allarmistici la sostanza delle argomentazioni indicava che il livello dei dazi doganali veniva considerato accettabile dagli esportatori inglesi.

Il 26 giugno 1875, De Martino, l'incaricato d'affari italiano a Londra, consegnava a Derby una nota contenente la denuncia del trattato commerciale anglo-italiano, secondo i termini prescritti dal precedente accordo. Insieme alla nota, il Governo italiano inviava un protocollo, che prevedeva, nel caso che fosse stato firmato dalle parti contraenti, il ritiro della denuncia. L'Italia, spiegò De Martino, desiderava mantenere intatto il proprio trattato con l'Inghilterra, con la singola eccezione della clausola della nazione più favorita in relazione al trattato italo-svizzero, poiché questo non terminava che nel 1878⁵⁴.

La reazione del Foreign Office non si fece attendere. Derby fece telegrafare ai rappresentanti diplomatici inglesi a Vienna, Bruxelles, Copenaghen, L'Aja, Berlino, Pietroburgo, Berna e Stoccolma, il seguente dispaccio: « Cercate di conoscere e di rispondere su quali negoziati stanno procedendo con l'Italia in relazione ai trattati commerciali e al nuovo progetto di tariffa italiana »⁵⁵.

Le preoccupazioni del segretario agli Esteri erano in parte giustificate. La nuova tariffa italiana non era mai stata discussa apertamente con rappresentanti inglesi malgrado le

⁵³ F.O. 170/222 - Behrengs a Derby, 1-3-1875.

⁵⁴ F.O. 45/357 N. 58 - 6-7-1875 - Derby a Paget.

⁵⁵ F.O. 45/357 - 16-7-1875 - Telegrammi di Derby.

ripetute pressioni in proposito ⁵⁶. Ora si aggiungeva la richiesta di firmare una sorta di cambiale in bianco, contenente dazi differenziali, ancorché temporanei, nei confronti del commercio inglese.

Le risposte dalle diverse capitali europee erano assai simili tra loro ⁵⁷: i rappresentanti italiani avevano consegnato la stessa nota a tutti i Governi, assieme allo stesso protocollo. I commenti nelle varie capitali erano stati piuttosto negativi, con l'eccezione di Vienna e Berlino.

Tuttavia i circoli politici vicini a questi Governi affermavano che la buona disposizione dimostrata era dovuta in parte al desiderio di trarre vantaggio dalla mossa italiana, per portare avanti a loro volta una revisione della politica doganale in senso protezionista.

A partire dal 1875, la rete dei trattati libero-scambisti, mostrava seri segni di indebolimento. Ogni colpo inferto ad essa sollecitava nuovi colpi di reazione. Il Governo francese, per esempio, aveva ordinato una indagine tra i rappresentanti delle associazioni industriali e commerciali in riferimento alla politica doganale e agli imminenti negoziati commerciali. A larga maggioranza gli interrogati si espressero contro l'inserimento della clausola della nazione più favorita in forma condizionata nei futuri accordi commerciali e stipulazioni tariffarie ⁵⁸.

Nello stesso anno il Governo austriaco denunciava i propri trattati commerciali con l'Inghilterra e le altre Potenze.

Ora i primi effetti della persistente depressione cominciavano a farsi seriamente sentire sugli orientamenti della politica commerciale dei diversi Paesi.

Seguendo i risultati dell'Inchiesta Industriale, il Governo italiano intendeva operare una riforma doganale che restituisse una logica alla tariffa generale dopo le deviazioni della « fase fiscale », consentisse maggiori entrate per lo Stato

⁵⁶ F.O. 45/356 - N. 29 - 12-4-1875 - Paget a Derby.

⁵⁷ F.O. 45/357 - Memorandum sulle diverse risposte dalle capitali europee al telegramma di Derby, 25-7-1875.

⁵⁸ P. W. L. ASHLEY, *Modern Tariff History*, op. cit., p. 310.

e offrisse forme di moderata protezione ai settori in via di sviluppo e trasformazione, quale quello tessile.

Non vi è dubbio che nelle intenzioni di Luzzatti, Ellena, Sella, le esigenze dell'economia e della politica italiana comportassero il mantenimento di un sistema orientato verso il libero scambio: non per caso essi si richiamavano all'opera di Cavour. Per loro sfortuna, le direttrici economiche e politiche prevalenti in Europa dopo il 1870 erano completamente differenti da quelle che avevano caratterizzato la situazione venti anni prima.

Nel contesto europeo della seconda metà degli anni settanta una politica rivolta a sostituire un sistema doganale accentuatamente liberista con uno più moderato si sarebbe rivelato di difficile realizzazione.

P A R T E III

LE RELAZIONI ECONOMICHE
TRA ITALIA E INGHILTERRA DAL 1875 AL 1883

CAPITOLO VII

L'AVVENTO DEL PROTEZIONISMO

1. La crisi del libero scambio. 2. Conferma e revisione del « Free-Trade » in Gran Bretagna. 3. La vittoria del protezionismo in Italia. 4. Il trattato di commercio e navigazione tra Italia e Inghilterra del 15 giugno 1883.

1. *La crisi del libero scambio.*

Quasi allo stesso modo in cui l'anno 1860 aveva rappresentato una svolta nell'evoluzione della politica commerciale europea per il trionfo del libero scambio, il 1878 segnò una tappa cruciale nella direzione opposta.

Durante questo anno, o immediatamente dopo, la Germania, l'Austria, la Francia e l'Italia, in pratica tutte le Potenze europee, con l'eccezione di Inghilterra, Belgio, Olanda, rovesciarono la propria politica commerciale adottando sistemi protezionisti.

I livelli delle tariffe fissati in questa circostanza potevano nella generalità dei casi essere giudicati moderati: tuttavia la rottura con le politiche perseguite nel corso del passato trentennio era netta e come tale avvertita nei vari Paesi. Iniziava in tal modo un processo destinato a perpetuarsi per decenni.

L'abbandono del libero scambio fu accompagnato da accesi e profondi contrasti in seno all'opinione pubblica e alle classi dirigenti. Anche se ancora non pienamente espressi e chiariti, i motivi che avrebbero dominato la politica commer-

ciali dei vari Stati erano presenti nei dibattiti svoltisi intorno e immediatamente dopo il 1878.

La situazione economica era dominata dalla Grande Depressione: industriali e agricoltori colpiti dal declino generale dei prezzi e dei profitti, minacciati dalla crisi di sovrapproduzione, reclamavano misure protezionistiche, che ponessero i mercati interni al riparo dalla concorrenza estera.

Teorie neomercantilistiche, sotto varie denominazioni, fiorirono ovunque in Europa ed ebbero il sopravvento sulle dottrine libero-scambiste¹. I principi che dal 1860 avevano guidato l'azione dei diversi Governi europei affermavano che il massimo beneficio complessivo e per i singoli Paesi sarebbe conseguito dalla massimizzazione e dalla liberalizzazione degli scambi, tale da corrispondere ad una situazione più vicina possibile alla perfetta concorrenza. Ora, il successo di una politica commerciale era giudicato sulla base dei vantaggi che la produzione nazionale poteva conseguire sui mercati esteri e dal grado di protezione che poteva ottenere sul mercato interno. In molti casi, questo aspetto veniva giudicato fondamentale anche rispetto al primo.

In base a questi criteri di giudizio, la clausola della nazione più favorita nella forma incondizionale, che era stata uno dei principali strumenti di liberalizzazione, non poteva non essere considerata con sospetto: ancorché presente in molti trattati, essa venne limitata in vari modi e subordinata a clausole che ne consentivano la sospensione e ne restringevano il significato².

In pari tempo la necessità di allargare i mercati, di sfuggire alle conseguenze della depressione creando sbocchi privilegiati alla produzione nazionale, cominciarono a sostanzialmente la corsa dell'accaparramento di colonie in Asia, Africa, Oceania, da parte di tutte le maggiori Potenze europee.

Quanto più si erigevano barriere al commercio internazionale, tanto più il nazionalismo economico si trasformava

¹ H. DOBB, *Studies in the development of capitalism*, op. cit. p. 336. Sottolinea che le teorie neomercantilistiche non accentuassero come le antiche teorie mercantilistiche il timore verso le merci estere, quanto quello verso la produttività dei paesi esteri concorrenti.

² L. WOLF, *Economic Imperialism*, Londra, 1921, p. 32.

in colonialismo ed imperialismo, imponendo la conquista esclusiva di nuovi mercati. D'altro canto, la necessità di preservare questi sbocchi, o in ogni caso di intraprendere una politica di espansione coloniale imponevano l'adozione di sistemi protezionisti come una condizione necessaria e per così dire preliminare. Il motto divenuto famoso in questo periodo « il commercio segue la bandiera », illustra in maniera significativa il ruolo assegnato allo Stato nella promozione di politiche coloniali e la loro stretta connessione con gli obiettivi di espansione economica³.

Non solo in direzione di un allargamento dei confini si veniva ampliando la sfera di intervento dello Stato in campo economico. Come afferma il Baumont: « Si vuole che la produzione nazionale sia difesa con tutti i mezzi di potenza di cui dispone lo Stato. Questi mezzi sono numerosi e efficaci sia all'interno sia all'estero... Lo Stato deve aiutare le imprese commerciali, le società di navigazione, le compagnie ferroviarie, le banche, facilitare il collocamento di capitali e di prodotti... Secondo il Sombart, il capitale fa ballare gli uomini di Stato come delle marionette »⁴.

L'ideologia e la prassi del « laissez faire » rimanevano ancora i cardini della politica economica dei vari Governi: l'abbandono del libero scambio, che ne era stato per taluni aspetti il coronamento sul piano internazionale, l'estensione del ruolo ricoperto dallo Stato, significavano tuttavia oggettivamente una prima, grave incrinatura nell'impalcatura di tale sistema⁵.

Infine le politiche protezionistiche, l'espansionismo coloniale, il crescente intervento diretto e indiretto dello Stato sottolineavano anche l'abbandono almeno parziale del modello della perfetta concorrenza come condizione ottimale per lo sviluppo dei vari mercati.

I protagonisti stessi a questo proposito erano mutati: il settore di punta non era più rappresentato nelle economie

³ A. VIALATE, *L'imperialisme économique et les relations internationales (1870-1920)*, Parigi, 1923, p. 34.

⁴ M. BAUMONT, *Histoire du commerce*, Parigi, 1952, Vol. V, p. 151.

⁵ W. ASHWORTH, *A short history of international economy 1850-1950*, Londra, 1954, p. 139.

più avanzate dalle industrie tessili, a proprietà e conduzione familiare, ma dall'industria pesante, dalle banche finanziarie, dai primi « trusts » nei vari settori dell'industria chimica. Pratiche monopolistiche e politiche di « dumping », erano certamente assai più confacenti a queste imprese di dimensioni rilevanti e tendenzialmente accentrate, di quanto non potessero apparire all'industria tessile⁶.

Una politica protezionistica favoriva questi indirizzi e al contempo promuoveva la formazione di mercati tendenzialmente autarchici, indebolendo la tendenza alla specializzazione e alla complementarietà ancorché fittizie tra le diverse economie europee.

L'affermarsi di politiche di questo tipo comportava il rovesciamento degli ideali e della prassi di governo liberale che avevano caratterizzato la politica dei vari Stati nel precedente trentennio.

Blocchi di potere, formati da interessi industriali e dell'alta finanza, dai grandi proprietari terrieri accanto a sezioni della piccola borghesia comparvero e si affermarono, sulla base del modello bismarckiano in molti Paesi, con programmi conservatori a carattere militarista e protezionista⁷.

Gli storici hanno a lungo discusso le responsabilità delle varie Potenze e Governi, nel rovesciamento del sistema libero-scambista.

In realtà se si considera l'intero processo, e le componenti che lo caratterizzarono, queste discussioni perdono parte della rilevanza che si vorrebbe loro attribuire⁸.

Una volta rotta la rete dei trattati libero scambisti, la politica commerciale e il sistema doganale vennero considerati dai diversi Stati come problemi innanzitutto interni.

Nessuno si curò dell'assetto finale del sistema commerciale, considerando questo problema come subordinato alla strategia economica e diplomatica adottata.

⁶ F. H. HOBSON, *Imperialism, a study*, Londra, 1954, III ed., p. 11.

⁷ R. HILFERDING, *Il capitale finanziario*, Milano, 1961, p. 441.

⁸ Cfr. P. BERGER, *Aperçu de la politique commerciale de la France*, Parigi, 1938; O. MORELLI, *Il protezionismo industriale in Italia*, Milano, 1920, p. 77.

La adozione di misure protezionistiche da parte di uno Stato, diveniva giustificazione sufficiente per la adozione di contromisure uguali e ancora più rigide da parte di altri Stati.

Difficile risulta in questo quadro distinguere le responsabilità collettive da quelle dei singoli Stati, anche se le conseguenze del rovesciamento del libero scambio variarono da Paese a Paese in conseguenza delle caratteristiche e della collocazione delle varie economie sul piano internazionale.

2. Conferma e revisione del "Free-Trade" in Gran Bretagna.

La spinta protezionista sul Continente europeo coinvolse anche la politica doganale inglese, pregiudicando la rete dei trattati che ne aveva costituito il cardine dopo il 1860.

L'opinione pubblica britannica accolse dappprincipio con sentimenti di sdegnosa sorpresa mista ad incredulità gli annunci del rovesciamento dei sistemi libero-scambisti⁹. La politica definita per far fronte a queste minacce teneva conto delle esperienze accumulate nel passato ventennio. Innanzitutto, il Governo inglese avrebbe dovuto mantenere la propria tradizionale politica commerciale, rendendo ben chiaro che l'Inghilterra non avrebbe mai accettato trattati « regressivi »¹⁰.

Peraltro, discussioni su basi bilaterali dovevano essere iniziate con tutte le Potenze: anche se l'Inghilterra aveva ben poco da offrire in cambio di eventuali concessioni, la diplomazia avrebbe dovuto applicare tutti i mezzi di pressione diretta e indiretta per salvaguardare gli interessi inglesi¹¹.

Come la stampa affermava, il mantenimento del libero scambio doveva divenire prova di buona volontà e amicizia da parte degli Stati che intendessero concludere accordi e alleanze con l'Inghilterra¹².

⁹ « The Times », 24-4-1877, *Commercial Treaties*. « The Statist », 4-1-1879. « Il manifesto protezionista del principe Bismarck è un considerevole esempio di aberrazione ».

¹⁰ « The Times », 27-6-1877, *French commercial Treaty*.

¹¹ « The Times », 22-4-1879, *Commercial Treaties*.

¹² « The Times », 7-3-1879, *Foreign Tariffs*.

L'esempio posto dalla Gran Bretagna, la fine della depressione, le difficoltà che vari Governi avrebbero incontrato nell'attuare il capovolgimento delle politiche consolidate, avrebbero fatto sì che il protezionismo rappresentasse al più una parentesi temporanea. Del resto l'affermazione secondo cui il protezionismo recava più danno a chi lo attuava che alle Nazioni che lo subivano, era uno dei principi più radicati delle dottrine libero-scambiste¹³.

Dopo il 1878, il parziale fallimento di questa politica e le conseguenze della depressione favorirono la rinascita di un movimento velatamente protezionista anche in Inghilterra.

La « Fair Trade League » che invocava la adozione di una politica moderatamente protezionista soprattutto come moneta di scambio nei confronti degli altri Stati e la creazione di una federazione doganale tra gli Stati dell'Impero britannico, basata su un trattamento preferenziale, venne costituita in questi anni.

La politica commerciale, gli imminenti negoziati con la Francia, le cause e i rimedi della depressione divennero i temi centrali delle elezioni del 1881: sotto la guida di Gladstone, le forze libero-scambiste assunsero l'offensiva, mentre i loro avversari avevano ottenuto sostegno in uomini e mezzi, anche se non ufficialmente, tra le file del partito conservatore.

Il capo del partito liberale dedicò due discorsi della sua famosa campagna elettorale a questi problemi¹⁴.

A Leeds insistette a lungo sui progressi che l'Inghilterra aveva compiuto sotto il libero scambio, sottolineando che la depressione degli ultimi anni, malgrado la sua gravità, fosse dovuta più ai cattivi raccolti che all'avvento del protezionismo all'estero.

Anche in tal modo, l'economia inglese aveva compiuto progressi economici maggiori in questi ultimi anni di quei Paesi che avevano rovesciato la propria politica commerciale. Infine l'Inghilterra fondava la propria potenza industriale sulle esportazioni: « Vi si invita a colpire su un'estensione misura-

¹³ « The Statist », 18-1-1878, *Protectionist Revival*.

¹⁴ W. E. GLADSTONE, *Political Speeches*, Leeds, 1881.

1882

ta da 45 milioni di sterline (le importazioni di manufatti da parte dell'Inghilterra), mentre lo straniero ha lo stesso potere di colpirvi su un'estensione superiore a 200 milioni di sterline», fu l'argomento decisivo usato da Gladstone nei confronti di coloro che chiedevano misure di rappresaglia.

In relazione all'immediato futuro, egli negò vigorosamente la possibilità che i negoziati con la Francia potessero spingere il Governo inglese ad accettare « un trattato di arretramento grande o piccolo ».

Le elezioni successive segnarono un trionfo per il partito liberale, rafforzando la causa del libero scambio in Inghilterra, ma non poterono mutare gli indirizzi maturati sul Continente.

Il rinnovo del trattato commerciale con la Francia ratificò la situazione esistente, sottolineando le difficoltà a raggiungere qualsiasi accordo permanente.

Era ben noto, anche all'inizio delle discussioni, che i negoziati avessero poche o addirittura nessuna possibilità di successo. I rappresentanti francesi avevano ricevuto istruzioni di ottenere aumenti per tutti i dazi esistenti, mentre i loro interlocutori inglesi avevano margini per concessioni assai ristretti o nulli. Oltretutto, a causa delle questioni coloniali nell'area mediterranea, le relazioni diplomatiche tra Francia ed Inghilterra si erano deteriorate dando luogo ad una situazione di aperta rivalità ¹⁵.

I negoziati, ben presto interrotti ¹⁶, vennero alcuni mesi più tardi ripresi ¹⁷, ma anche se parzialmente, nuovamente fallirono ¹⁸. A differenza del trattato stipulato nel 1860, questo non conteneva alcuna convenzione tariffaria: inoltre la Francia concedeva all'Inghilterra la clausola della nazione più favorita in forma condizionale, solo come atto unilaterale del proprio Parlamento, cosicché avrebbe potuto essere ritirata

¹⁵ « The Times », 5-1-1882, *Trials of Anglo-French Alliance*.

¹⁶ « The Times », 26-5-1881, *Commercial Treaty with France*.

¹⁷ « The Economist », 24-2-1882, *The Anglo-French Commercial Treaty*.

¹⁸ « The Statist », 22-4-1882, *The Anglo-French Commercial Negotiations*.

in qualsiasi momento. Per contro le clausole contenute nel precedente trattato, in relazione ai diritti di navigazione, pesca, brevetti, ecc., che pure erano state poste in contestazione dai protezionisti francesi, venivano mantenute¹⁹. I negoziati erano stati seguiti con scetticismo dall'opinione pubblica inglese, e la loro conclusione venne accolta senza recriminazione²⁰.

Comunque, questo risultato non fu senza conseguenze per la politica commerciale britannica e per la sua strategia diplomatica. Dopo di esso, vennero sottoscritti altri trattati che sanzionavano la crisi del libero scambio, come sistema doganale europeo.

Gli anni successivi assistettero ad una rinnovata offensiva del movimento protezionista anche in Inghilterra.

Dopo che una nuova grave recessione seguì alla breve ripresa economica, il nuovo Governo conservatore nominò una Commissione d'inchiesta per indagare sulle cause della depressione generale. I suoi lavori sono passati alla storia sia per l'importanza delle testimonianze e l'abbondanza dei dati raccolti, sia per la vivacità dei contrasti tra avversari e sostenitori del libero scambio²¹.

La relazione della maggioranza, che rappresentava le opinioni dei libero-scambisti, indicava le tariffe protezioniste come una tra le cause della depressione, invero « tra quelle indipendenti dalle nostre possibilità di controllo », mentre quella della minoranza sosteneva che « questo era la principale fonte di turbamento ».

A giudizio dei sostenitori della « Fair Trade League » le tariffe protezioniste recentemente adottate dai vari Stati erano all'origine dello « stato di permanente sovrapproduzione » che gravava sull'economia inglese: fin tanto che il Governo non « fosse preparato a controbilanciare i loro effetti » mediante una politica moderatamente protezionista e diretta ad « una più stretta unione dell'Impero, noi dovremo sopportare la depressione da esse causata ».

¹⁹ P. W. L. ASHLEY, *Modern Tariff History*, op. cit., p. 322.

²⁰ « The Statist », 18-2-1882, *Failure of French Commercial Negotiations*.

²¹ B.P.P. 1886, XXIII - Royal Commission of Enquiry on the causes of the general depression, *Final Report*.

1881-1895
L'industria e la depressione

Ancora una volta le richieste della « Fair Trade League » venivano respinte: in realtà esse cozzavano contro interessi consolidati nell'economia britannica, che favorivano il mantenimento di una politica libero-scambista.

L'Impero britannico a differenza di altri, era una realtà tanto consolidata da non esigere per il proprio rafforzamento misure protezioniste, che avrebbero ostacolato le tendenze alla specializzazione favorite dalla politica libero-scambista. Erano infatti le Colonie e gli Stati ad autogoverno ad esercitare le maggiori pressioni per la creazione di una federazione: il commercio inglese di esportazione, anche a rischio di subire misure di ritorsione, godeva di tali vantaggi all'interno dell'Impero rispetto ai potenziali concorrenti da non necessitare dazi di favore ²².

Né le altre proposte dei protezionisti incontravano maggiore favore. L'industria inglese aveva perduto definitivamente la posizione di monopolio nei confronti del mercato mondiale, ma manteneva ancora un margine di superiorità tale da non far ritenere urgenti misure protezionistiche.

Anche se il tasso di sviluppo era diminuito, i suoi sbocchi principali rimanevano legati alle esportazioni: ciò sottolineava la contraddizione implicita nell'argomento dei sostenitori del Fair Trade, secondo cui il miglior modo per combattere il protezionismo all'estero consistesse nell'applicarlo all'Inghilterra stessa.

Inoltre, sebbene l'industria pesante inglese occupasse un posto preminente in Europa, la sua struttura, consolidata sotto il libero scambio e le sue tradizioni costituivano un ostacolo allo sviluppo di quelle forme tendenzialmente monopolistiche che si venivano ora manifestando in altre economie, meno mature, ma più aggressive ²³.

Per contro, l'agricoltura subiva in questi anni le conseguenze più pesanti della depressione, tanto che una parte di essa dovette essere abbandonata ²⁴. Misure protezioniste sareb-

²² B. H. BROWN, *The tariff reform movement, 1881-1895*, New York, 1943, p. 56.

²³ M. DOBB, *Studies in the development of capitalism, op. cit.*, p. 315.

²⁴ M. TRACY, *Agriculture in Western Europe*, Londra, 1964, p. 50.

bero risultate settorialmente utili, ma, secondo l'opinione prevalente, avrebbero danneggiato le ragioni di scambio del commercio inglese nei confronti del mercato mondiale, basato sull'importazione di prodotti agricoli e di materie prime contro prodotti industriali.

Qualsiasi fossero le pressioni esercitate dagli interessi agricoli, nessuno dei maggiori partiti avrebbe osato riaprire un capitolo che sembrava essere stato definitivamente chiuso da Peel, Cobden e Bright.

La crisi dell'agricoltura e il declino relativo dello sviluppo industriale sottolineavano l'accentuarsi del ruolo dell'Inghilterra e in particolare di Londra, come centro commerciale su scala mondiale in questo periodo. Questa funzione si collegava certamente ai molteplici aspetti dell'economia inglese, come la maturità dell'industria, le strutture finanziarie e creditizie, le correnti di traffico con l'Impero e i vari mercati, la forza della sterlina, ma poggiavano anche sulla politica libero-scambista. Un ritorno al protezionismo avrebbe comportato perdite per il commercio internazionale di deposito e transito e avrebbe probabilmente indebolito il ruolo ricoperto dall'Inghilterra nel commercio internazionale²⁵.

La posizione peculiare dell'Inghilterra rispetto alle altre Potenze, spiega il mantenimento del libero scambio in contrapposizione alla politica adottata sul Continente.

Con tutto ciò le motivazioni politiche erano simili e le risposte adottate dalle classi dirigenti inglesi si indirizzavano nelle medesime direzioni. Esplicitamente la politica di espansionismo coloniale veniva presentata come antidoto alle conseguenze della depressione, come strumento per creare nuovi sbocchi commerciali, per unificare le varie classi sociali in un unico obiettivo²⁶.

Il partito imperialista, guidato da Salisbury, Chamberlain, Goschen, assumeva in questi anni saldamente le redini del potere in Inghilterra, invocando una politica di potenza, di mi-

²⁵ J. H. CLAPHAM, *An economic history of modern Britain*, op. cit., Vol. II, (1850-1886), p. 252.

²⁶ G. J. GOSCHEN, *Essays and addresses on economic questions*, op. cit.; *The condition and prospects of trade*, discorso pronunciato a Manchester nel 1885.

litarismo, in particolare in campo marittimo, di rafforzamento dell'Impero²⁷ e di isolamento rispetto all'Europa.

Il libero scambio era sopravvissuto come sistema doganale in Inghilterra, ma i suoi ideali, i suoi obiettivi, come erano stati magnificati da Gladstone, Cobden e Bright si erano venuti trasformando. In particolare era venuto meno quell'appello universalistico, fondato sulle aspirazioni pacifiste e sul legame tra liberalismo e liberismo, che ne aveva accompagnato l'ascesa²⁸.

3. *La vittoria del protezionismo in Italia.*

L'adozione di un sistema protezionistico da parte dell'Italia è stata oggetto di discussioni e di analisi contrastanti da parte degli storici: né, a tutt'oggi, l'interpretazione di molti aspetti di questi avvenimenti appare definitiva²⁹.

Come per altre Potenze continentali, il 1878 rappresentò per la politica commerciale italiana un punto di svolta. Nel corso dell'anno precedente erano state concluse le trattative con la Francia per il rinnovo del trattato commerciale, sulla base della piattaforma moderatamente protezionista formulata da Sella e Minghetti e perseguita dopo la caduta della Destra da Depretis.

Il Parlamento francese tuttavia respinge il trattato: in seguito a ciò il Governo Cairoli applicò al commercio francese una nuova tariffa generale, più protezionista di quella precedentemente concordata: i dazi su ferro, tessuti, ceramiche, eccetera, subivano variazioni dal 15 al 40 per cento mentre

²⁷ M. DOBB, *op. cit.*, p. 319 - I più acuti leaders del movimento imperialista, come G. J. Goschen sottolineavano la necessità di « tener distinta » la propaganda imperialista dalla agitazione protezionistica « perché se essa viene sospettata di simpatie protezionistiche non otterrà quell'influenza nelle masse che desideriamo » - B. H. BROWN, *op. cit.*, p. 90.

²⁸ G. M. TREVELYAN, (a cura di), *Ideas and beliefs of the Victorians*, Londra, 1943, contenente: F. W. DAVIDSON, *The idea of the Empire*, pp. 326-333 e LORD ENSOR, *Recession of Liberalism*, pp. 396-403.

²⁹ A. CARACCILO (a cura di), *La formazione dell'Italia industriale*, Bari, 1963, contenente R. ROMEO, A. GERSCHENKRON, *Consensi, dissensi, ipotesi*, p. 71 e segg. e R. ROMEO, *Risorgimento e capitalismo*, Bari, Laterza, 1959, p. 180 e segg..

quelli sul grano erano stati elevati da un livello puramente nominale di L. 0,50 al q. a L. 1,50³⁰.

Anche se i livelli tariffari stabiliti in queste circostanze erano solo moderatamente protezionisti, la situazione era caratterizzata da una sostanziale instabilità. Tutti i trattati erano stati denunciati e solo temporaneamente rinnovati; la tariffa generale era stata formulata tenendo conto dei risultati della inchiesta industriale, ma anche al fine di vendicare l'affronto subito dal Parlamento francese e nella aspettativa degli imminenti negoziati con l'Austria³¹.

La riforma tariffaria italiana, prospettata come parziale adeguamento di un sistema sostanzialmente libero-scambista alle nuove esigenze dell'industria, si trovava ora di fronte le conseguenze della depressione e all'adozione di politiche protezioniste da parte delle altre, più forti economie europee.

Inoltre le conseguenze del Congresso di Berlino, avevano suscitato forti agitazioni nazionalistiche in tutto il Paese: il partito protezionista, che fino allora era stato attivo, ma complessivamente debole, poté sfruttare convenientemente queste reazioni.

Negli anni successivi la politica commerciale italiana sarebbe stata caratterizzata da un lato dal tentativo di consolidare la piattaforma delineata dalle riforme del 1878, dall'altro dalle sempre più forti pressioni protezionistiche.

L'Italia concludeva nel 1879 il rinnovo del trattato con l'Austria³²: esso conteneva una convenzione tariffaria che, sebbene relativamente limitata, consentiva di porre il sistema doganale italiano su una base più solida e di ristabilire le relazioni con la Francia sulla base del trattamento della nazione più favorita³³.

³⁰ S. COGNETTI DE MARTIIS, *I due sistemi della politica commerciale*, Bibl. Ec. Serie IV, Vol. I, pag. 439 - cfr. anche: E. CORBINO, *Annali, op. cit.*, Vol. II, pp. 205, 207; D. MORELLI, *Il protezionismo industriale, op. cit.*, pp. 330-415.

³¹ L. LUZZATTI, *Memorie, op. cit.*, Vol. I, pag. 450 - cfr. anche: L. CAFAGNA, *Il nord nella storia d'Italia, op. cit.* - L. LUZZATTI, *Ricordi doganali*, p. 155.

³² E. CORBINO, *Annali, op. cit.*, Vol. II, p. 215.

³³ D. MORELLI, *Il protezionismo industriale, op. cit.*, p. 197.

Le trattative con Parigi venivano riprese, ma le discussioni si protrassero per due anni. Il nuovo trattato italo-francese, firmato nel novembre 1881 conteneva una convenzione tariffaria stipulante riduzioni per taluni prodotti industriali francesi in cambio di agevolazioni per le esportazioni italiane di prodotti agricoli e materie prime. Le parti si accordavano reciprocamente il trattamento della nazione più favorita, che veniva esteso anche alla navigazione, le cui clausole non erano tuttavia state rinnovate ³⁴.

L'opposizione al trattato fu aspra: in Senato, A. Rossi, divenuto il capo del partito protezionista, attaccò duramente la politica del Governo, favorevole all'accordo, in particolare per la prospettiva di stabilizzazione che esso forniva alla politica doganale italiana ³⁵.

« Parlare di stabilità è sigillare la nostra inferiorità... Con questo trattato si sigilla la nostra inferiorità nel Mediterraneo... Se l'Italia economica non è ma sta per divenire perché sbarrarle la via? ». Retorica mediocre, non vi è dubbio: che tuttavia sollecitava abilmente i risentimenti del Parlamento italiano contro la Francia. Né questo fu l'unico argomento: dalla crisi dell'agricoltura alle esigenze dell'industria, dalle necessità fiscali all'attacco diretto contro le clausole dell'accordo, Rossi toccò tutti i tasti della propaganda protezionista, sollecitando il rigetto del trattato.

Un compromesso, tale da rappresentare una sostanziale vittoria per i protezionisti, concludeva la discussione. Il Senato approvava il trattato, ma il Governo si impegnava a preparare entro breve termine una nuova revisione della tariffa doganale.

Questa decisione indeboliva la portata dei numerosi trattati che l'Italia avrebbe firmato dopo o contemporaneamente alla ratifica del trattato con la Francia ³⁶.

Due anni più tardi veniva formata una nuova commissione d'inchiesta industriale: fin dall'inizio apparve chiaro che i suoi lavori si sarebbero conclusi con la richiesta di cospicui

³⁴ L. IZZO, *Vicende della politica commerciale italo-francese dal 1860 al 1892*, in R.S.R.I., Anno XLIV, II-III, sett. 1957, p. 390 e segg..

³⁵ A. ROSSI, *Il trattato di commercio franco-italiano*, Roma, 1872.

³⁶ E. CORBINO, *Annali*, op. cit., Vol. III, p. 44.

aumenti per la quasi totalità delle voci della tariffa. Del resto, senza attendere questi risultati, il Governo aumentava, in alcuni casi pesantemente, i dazi sugli zuccheri, sui cereali, ecc..

Si preparavano le condizioni che avrebbero portato l'Italia ad un rigido protezionismo, e, a distanza ravvicinata, alla guerra doganale con la Francia.

Gli avvenimenti ebbero il sopravvento sugli uomini politici che avrebbero dovuto mantenerne il controllo; spesso le loro azioni ebbero effetti sostanzialmente divergenti dagli obiettivi proposti ³⁷.

Le incertezze e le inconsistenze della classe di governo riflettevano contraddizioni di fondo nella situazione economica del Paese.

È stato scritto da molti che l'abbandono del libero scambio coincise con l'emergere della industria, in particolare nel Nord, ad una posizione di egemonia nel sistema economico italiano ³⁸. Certo, le attività industriali non rappresentavano la principale risorsa della Penisola (l'agricoltura ne sarebbe rimasta per decenni il settore fondamentale), ma l'industria stava sviluppandosi ad un tasso più elevato degli altri settori. Soprattutto, la classe industriale aveva imparato ad organizzarsi e a promuovere i propri interessi in campo politico ed economico.

L'Esposizione di Milano del 1881 rappresentò un successo senza precedenti innanzitutto nel campo politico, sociale e culturale della borghesia industriale dell'Italia settentrionale ³⁹. Sul piano economico, essa dimostrò i progressi conseguiti nel settore tessile e i primi passi compiuti in quello meccani-

³⁷ L. EINAUDI, *La logica protezionista*, in « Riforma Sociale », XII, 1913.

³⁸ L. CAFAGNA, *L'industrializzazione italiana. La formazione di una « base industriale » fra il 1896 e il 1914*, in « Studi Storici », Anno II, n. 3, 4, 1961, p. 704.

³⁹ Per i festeggiamenti, le cerimonie, lo spirito della mostra, si vedano i due periodici pubblicati per l'occasione, *Milano e l'Esposizione Italiana del 1881*, Milano, 1881.

L'Esposizione del 1881 in Milano, E. Sonzogno, Milano, 1881.

Alla Scala veniva data la prima del balletto *Excelsior*: lo spirito delle tenebre, trionfante in tempi dell'inquisizione, veniva alla fine sconfitto dal genio del progresso. La vittoria di questo era contrasse-

co⁴⁰. Anzi, la sorpresa maggiore dell'Esposizione venne proprio da questi padiglioni: anche se il livello raggiunto non poteva reggere il confronto con la produzione estera, pochi si aspettavano di trovare 500 produttori italiani presenti alla mostra per il settore meccanico.

I commentatori sottolineavano questi aspetti, affermando che una legislazione protezionistica per il settore in via di sviluppo, l'assistenza da parte dello Stato, una maggiore disponibilità di capitali, avrebbero consentito sicuri successi alle promettenti iniziative in atto⁴¹.

Queste posizioni riprendevano e sviluppavano i presupposti di moderato nazionalismo economico che avevano caratterizzato la politica italiana dal 1870 in poi⁴².

Ma, vi era di più: l'Esposizione nazionale del 1881 divenne il punto di raccolta per un'offensiva protezionistica generale, dimostrando che i contrasti tra i vari settori, in particolare tra le esigenze dell'industria tessile e dell'industria pesante erano superati dall'unanime accordo in senso protezionistico⁴³. Né i modesti sviluppi dell'industria meccanica, né le prospettive generali giustificavano questo capovolgimento di indirizzi.

Piuttosto, debbono essere sottolineate le conseguenze della Grande Depressione sui vari settori dell'industria e in generale sulla evoluzione dell'economia italiana.

L'intensa lotta per l'accaparramento dei mercati, la ca-

gnata dalla apertura delle strade ferrate, dalla costruzione del Canale di Suez, dal sorgere delle industrie.

⁴⁰ A. TERRUGGIA, *Relazione generale all'Esposizione Italiana*, Milano, 1883 - « L'esposizione ha dimostrato mirabilissimo il progresso nelle industrie; nell'agricoltura, ... l'Esposizione fu assai deficiente per numero di espositori e per qualità di prodotti, cosicché apparve chiaro che l'Italia era lungi dal ritrarre dalle fortunate condizioni naturali tutto il profitto che dovrebbe », p. 31.

⁴¹ G. SACCHERI, *La meccanica all'Esposizione in Milano e l'Esposizione Italiana*, Milano, 1881, p. 290, p. 307.

⁴² L. LUZZATTI, *A che cosa dovrebbe servire la seconda esposizione in L'Esposizione Italiana del 1881 in Milano*, p. 1.

⁴³ Cfr. il manifesto della Camera di Commercio di Milano per la Esposizione, scritto da G. Robecchi, deputato, tra i fondatori del movimento protezionista in *Milano e l'Esposizione*, p. 43.

duta dei prezzi e dei profitti, avevano ben presto eroso i margini modesti di protezione accordati dalla tariffa del 1878. I rappresentanti dell'industria tessile, che precedentemente si erano battuti per una moderata riforma tariffaria, ora accentuavano le proprie richieste, divenendo accesi sostenitori di un protezionismo ad oltranza.

Era questa la linea affermata da anni dai portavoce dell'industria siderurgica e cantieristica, che dopo i primi vantaggi conseguiti nel 1878, avrebbero ottenuto i massimi benefici dalle riforme del 1887. L'accentuato protezionismo favoriva la formazione di un mercato a tendenze monopolistiche, prima ancora che un'adeguata struttura industriale si fosse sviluppata⁴⁴.

Profondi mutamenti di indirizzo si venivano contemporaneamente attuando in altri settori dell'economia italiana. La crisi agraria aveva colpito la produzione di cereali, incapace di sostenere la concorrenza statunitense⁴⁵.

Anche gli interessi marittimi, che pure erano stati tra i massimi benefici del libero scambio, chiedevano ora misure protezionistiche e in varia misura interventi di favore da parte dello Stato. È nella convergenza di questi interessi, motivati dalle condizioni create dalla Grande Depressione, che va ricercata la ragione principale del facile successo dell'offensiva protezionistica⁴⁶.

Pure in questo periodo si accentuavano le pressioni da parte dei vari settori economici sulla classe politica per ottenere favoritismi, concessioni, interventi, salvataggi da parte dello Stato⁴⁷.

Una situazione questa che non poneva in discussione la ideologia del « laissez faire » venerata come unica prassi di governo, ma ne rendeva ibrida la pratica, indebolendo al

⁴⁴ A. CARACCILO (a cura di), *La formazione dell'Italia Industriale*, op. cit., contenente A. GERSCHENKRON, *Le ricerche di R. Romeo e l'accumulazione primitiva del capitale*, p. 68.

⁴⁵ R. ROMEO, *Breve storia dell'industria italiana*, op. cit., p. 47.

⁴⁶ E. CORBINO, *Il protezionismo marittimo in Italia*, in « *Giornale degli Economisti* », 1921, III-IV.

⁴⁷ A. CARACCILO, *Intorno ai legami del capitale privato con lo Stato*, in R.S.R.I., Anno XLIV, fascicolo II-III, settembre 1957, p. 330.

contempo il prestigio della classe politica dirigente, che su di essa si fondava.

In queste circostanze, gli ideali liberali e liberisti che avevano guidato la politica risorgimentale e post-risorgimentale subivano una profonda involuzione passando attraverso le esperienze del trasformismo prima e del periodo crispi-
no poi ⁴⁸.

4. *Il trattato di commercio e navigazione tra Italia e Inghilterra del 15 giugno 1883.*

Secondo l'impostazione ormai consolidata, le relazioni doganali tra Italia e Inghilterra, dipendevano più dalla politica commerciale in senso generale delle due parti, che da accordi diretti e concessioni reciproche ⁴⁹.

Le discussioni, gli scambi di note e di memorandum per il rinnovo del trattato del 1863 durarono otto anni, condizionati più dalle trasformazioni che si venivano attuando nel sistema doganale europeo che dalla posizione contrastante delle due parti.

Nel corso di questi anni il vecchio trattato venne rinnovato di anno in anno o anche per periodi più brevi in una situazione che pienamente rifletteva le difficoltà a ristabilire un equilibrio nelle relazioni doganali, anche in casi che apparentemente non presentavano seri ostacoli.

Alcuni mesi dopo la denuncia del trattato, alla fine del 1875, Luzzatti, che stava conducendo le trattative con la Francia a Parigi, venne inviato a Londra per incontrare i rappre-

⁴⁸ G. CAROCCI, *A. Depretis e la politica interna italiana dal 1876 al 1887*, Torino 1960, p. 339.

⁴⁹ F.O. 45/357 - Memorandum di Tenterden in risposta alla nota di denuncia del trattato da parte del governo italiano, 2-8-1875.

Il governo inglese « non si sentiva ancora di formulare un'opinione definitiva sul protocollo proposto » e dato che i commissari italiani, francesi e austriaci stavano radunandosi per discussioni preliminari « considerava che non vi fosse indiscrezione nella propria richiesta di conoscere le tariffe proposte ».

sentanti inglesi e discutere le variazioni contenute nella nuova tariffa italiana⁵⁰.

Nel corso del primo colloquio informò di « avere buone notizie in relazione a tutti i dazi di importazione con l'eccezione delle tariffe relative ai tessuti di cotone, lana e lino... ».

In ogni caso se il Governo inglese fosse stato disposto a considerare una modificazione dei dazi sui vini a più alta gradazione alcoolica, « il Governo italiano avrebbe potuto rivedere la tariffa sui cotoni ».

Per riaffermare questa richiesta, Luzzatti, consegnò un memorandum al Foreign Office all'atto di accomiarsi da Londra: « I vini » scriveva « hanno in Italia la stessa importanza delle merci manufatte in Inghilterra... Vi è tra le due tariffe... una connessione alle quali le parti non potrebbero sottrarsi »⁵¹.

Era una posizione assai moderata: il Governo inglese rifiutò tuttavia di prenderla in considerazione. « Noi non possiamo contrattare un dazio contro l'altro » scrisse Lister in margine al memorandum in una nota a Lord Derby, « I nostri cotonieri non si consolerebbero per la distruzione del loro commercio con l'Italia col poter bere marsala più a buon mercato... ».

Una intensa corrispondenza seguì a questo primo incontro, basata da un lato su una posizione di rigida e sdegnosa difesa del libero scambio e dall'altro su rinvii e controproposte che riflettevano le crescenti difficoltà dell'ultimo governo della Destra.

Alla caduta del ministero Minghetti i contatti venivano in-

⁵⁰ Luzzatti appare dalle « Memorie » riluttante a questo viaggio, tanto che scrive a Minghetti: « Tutto sarebbe perduto se dopo l'Austria e la Germania, avremo sulle spalle anche gli inglesi. Il nostro piano in tal caso fallirebbe completamente ».

Venosta tuttavia gli impose il viaggio e gli raccomandò di « procedere nei confronti del Governo britannico con tutti i riguardi e le precauzioni richieste dalle nostre relazioni politiche con l'Inghilterra », p. 481, Vol. I.

⁵¹ F.O. 45/360 - 2-12-1875 - Resoconto delle discussioni.

⁵² F.O. 45/360 - Luzzatti a Kennedy, 7-12-1875. - cfr. anche F.O. 170/239 - 7-1-1876, Kennedy a Malet e a Derby, commento sulla tariffa italiana.

terrotti e ripresi solo all'indomani della conclusione del trattato con la Francia nel settembre del 1877⁵³.

Le risultanze dell'accordo annullarono molti dei sospetti nutriti a Londra nei confronti della nuova politica italiana⁵⁴: le istanze da parte delle Camere di Commercio non erano comunque state ritirate e dovevano quindi essere portate avanti dalla diplomazia britannica⁵⁵.

Malet, il segretario d'ambasciata a Roma, ricevette il compito di compiere un'inchiesta diretta sulla questione dei dazi *ad valorem*, la cui abolizione costituiva il principale motivo di lagnanza dei commercianti inglesi.

La sua relazione, basata su 17 visite a case di importazione di tessuti inglesi a Genova, Torino, Milano e Livorno offriva un quadro preciso della situazione: « Tutti mi hanno detto che vi è una gara tra le case importatrici per determinare il punto di sicurezza nelle dichiarazioni sul valore delle merci importate e che le ditte che dimostravano maggior coraggio conseguivano alla fine maggiori profitti. In queste circostanze non ci si deve meravigliare se l'abolizione dei dazi *ad valorem* sia diventata obbligatoria »⁵⁶. Il Foreign Office lasciò cadere la questione.

I punti di controversia si erano esauriti: Paget suggerì di prendere occasione dalla firma del trattato tra Italia e Francia per firmare un nuovo accordo commerciale sulla base della

⁵³ F.O. 45/362 - N. 35 - 6-3-1876, Paget a Derby - N. 43 - 18-3-1876, Derby a Paget.

⁵⁴ F.O. 45/362 - N. 48 - 3-4-1876, Derby a Paget - Il Governo inglese coglieva l'occasione per respingere la nota di De Martino e di chiedere la proroga del trattato, che veniva accordata dal governo italiano a tutte le altre Potenze.

⁵⁵ F.O. 45/365 - N. 33 - 24-11-1877 - Paget a Derby - Lister annotava a margine: « Mi viene il sospetto che alcuni nostri industriali abbiano fatto un gran chiasso su cose da nulla ».

⁵⁶ F.O. 170/253 - N. 50 - Derby a Paget - 3-9-1877, Derby a Paget. F.O. 45/365 - N. 93 - 24-11-1877, Malet a Derby - Proposte inglesi a risposta italiana - Malet sottolineava che « l'impressione prodotta su di me dal memorandum è che... possiamo ottenere qualche cambiamento del dazio sui tessuti misti e che non vi sono molte possibilità che il resto delle nostre richieste siano accolte ».

clausola della nazione più favorita, che prendesse il posto di quello del 1863, scaduto ormai da tre anni ⁵⁷.

In risposta, ricevette un solenne rabbuffo da parte di Lord Derby, che gli ricordò che il Governo inglese avrebbe iniziato le trattative soltanto nel caso in cui « ci si possa aspettare condizioni più favorevoli di quelle concordate nel 1863 » ⁵⁸.

Era una occasione perduta: non molto rilevante se si considerano gli eventi successivi, il rigetto da parte del Parlamento francese del trattato e l'ulteriore avanzata del protezionismo in Italia in seguito a questi avvenimenti.

L'episodio ha tuttavia valore di un sintomo e di carattere generale: al di là di una rigida e dogmatica difesa del libero scambio, la diplomazia inglese ben poco fece per intervenire direttamente nella determinazione di un sistema tariffario europeo, ricollegandosi alle tradizioni poste da Cobden e Bright.

Gli avvenimenti succedutisi nel 1878 mostrarono con evidenza gli errori commessi: l'atteggiamento del Foreign Office divenne più cauto, lasciando maggiore iniziativa ai propri rappresentanti.

Paget più di una volta offerse da parte del Governo inglese una revisione delle tariffe sul vino in cambio di concessioni da parte dell'Italia sui tessuti di lana. Il nuovo ministro degli Esteri, Salisbury, propose di dare al rinnovo del trattato la stessa durata di quello italo-austriaco, lasciandolo intatto ⁵⁹.

Ora tuttavia, era il Governo italiano a rifiutare. Le profferte di Salisbury vennero respinte, adducendo la necessità di rivedere la clausola relativa all'esenzione dei cittadini stranieri dai prestiti forzati ⁶⁰, e quelle di Paget con la giustificazione della depressione e delle necessità fiscali dello Stato.

La questione del dazio sui vini veniva ora giudicata di « secondaria importanza »: una risposta che doveva apparire sorprendente dopo le accese discussioni e le profferte di pochi

⁵⁷ F.O. 45/366 - Paget a Derby - 25-1-1878.

⁵⁸ F.O. 45/366 - Derby a Paget - 9-2-1878.

⁵⁹ F.O. 45/368 - Salisbury a Paget - 3-12-1878.

⁶⁰ F.O. 45/368 - Paget a Salisbury - 7-12-1878.

anni prima. Paget esprime il proprio « disappunto e delusione » in termini assai duri ⁶¹.

In realtà, dopo il rigetto da parte francese del trattato, il Governo italiano aveva accentuato la propria inclinazione verso il protezionismo, e, affermando di non intendere fare concessioni che potessero eventualmente beneficiare la Francia, irrigidiva la propria posizione nei confronti di tutte le Potenze ⁶².

Né si deve dimenticare che le relazioni diplomatiche tra Italia e Inghilterra si erano tese, a causa della politica mediterranea del Governo Disraeli e i sospetti suscitati a Londra sulla attività dell'Italia irredenta.

I rapporti stessi tra l'ambasciatore inglese e il Governo italiano si erano deteriorati, al punto che Paget veniva considerato un aperto alleato della opposizione ⁶³.

Soltanto dopo che entrambe le parti ebbero concluso nuovi accordi con la Francia, le discussioni relative ad un nuovo accordo tra Italia e Inghilterra poterono essere riprese ⁶⁴.

Il 3 gennaio 1883, Mancini consegnava a Paget una nota, in cui si affermava che il Parlamento aveva impegnato il Governo a negoziare i trattati lasciati in sospeso prima della fine di giugno e di concedere la clausola della nazione più favorita soltanto in cambio di concessioni per il commercio italiano ⁶⁵. Il ministro degli Esteri italiano sottolineò con molta cura la buona volontà del Governo italiano nei confronti della Gran Bretagna, preoccupandosi di fugare ogni possibile interpretazione della nota come atto di ostilità da parte italiana.

⁶¹ F.O. 45/497 - N. 79 - Paget a Salisbury, 20-8-1879. - N. 90 - Paget a Salisbury, 3-10-1879. - Kennedy scrisse a commento: « Sembra poco dignitoso insistere con il Governo italiano a questo riguardo ». La proferta relativa ai dazi sul vino non era considerata di gran peso al F.O.: Lister commentava il 5-3-1879 a fianco della lettera di Paget: « Sarà difficile ottenere concessioni da Spagna, Italia, Austria e Grecia in cambio di mutamenti sui dazi sul vino. La gente non si preoccupa di acquistare ciò che può ottenere gratis ».

⁶² F.O. 45/387 - N. 56 - 20-5-1879 - Paget a Salisbury.

⁶³ F. CRISPI, *Memorie*, Londra, 1912, Vol. II - Colloquio tra Derby e Crispi, 3-10-1877.

⁶⁴ Anche durante questo periodo vi furono alcuni scambi di note

Malgrado ciò, il dispaccio suscitò preoccupazioni presso il ministero degli Esteri inglese: « Questa non è una comunicazione piacevole » scrisse Granville in margine: temeva infatti che l'Italia si unisse alla Spagna nell'imporre dazi differenziali nei confronti delle merci inglesi. R. Giffen responsabile del dipartimento estero al Board of Trade, concordava con lui: « Un altro caso in cui dovremmo comprare il trattamento della nazione più favorita. Questi governi esteri fanno proprio il gioco del " Fair Trade Party " ». Un atteggiamento che sottolineava la delusione inglese di fronte ai crescenti progressi del protezionismo: ben lontano comunque dalle reazioni di alcuni anni prima.

Alcuni giorni più tardi, il ministro degli Esteri italiano chiese una diminuzione dei dazi sui vini nella tariffa inglese mediante la fissazione della prima categoria a 28 anziché a 26 gradi nella scala Sykes. Una richiesta assai modesta, fatta per ottemperare al mandato della Camera. Del resto, al rifiuto di Granville, la diplomazia italiana lasciò cadere la questione: le parti si accordarono nel limitare il trattato alla clausola della nazione più favorita⁶⁷.

Come Mancini sottolineò a Paget, l'Inghilterra era l'unico Paese al quale l'Italia concedeva il trattamento della nazione più favorita senza ricevere alcuna contropartita. Perfino il Governo tedesco aveva accordato alcune riduzioni tariffarie al commercio italiano, interrompendo una prassi stabilita e consolidata dopo il 1878⁶⁸.

Dopo qualche ulteriore scambio di note, il nuovo trattato di commercio e navigazione venne firmato il 15 giugno 1883⁶⁹.

in particolare nei confronti di una proposta di revisione della tariffa sui vini, che attirò i commenti dell'opinione pubblica in Inghilterra e in Italia. F.O. 45/497 - 16-7-1880 - Paget a Granville con Memorandum italiano. « The Times », 17-7-1879, *Wine duties*; « L'Opinione », 4-7-1880. La proposta inglese venne ritirata in attesa della conclusione delle trattative con la Francia.

⁶⁵ F.O. 45/492 - Paget a Granville - 3-1-1883.

⁶⁶ F.O. 45/482 - Paget a Granville - 2-2-1883.

⁶⁷ F.O. 45/482 - Paget a Granville - 14-4-1883.

⁶⁸ F.O. 45/482 - Paget a Granville - 4-5-1883.

⁶⁹ F.O. 170/339 - Granville a Paget - 12-6-1883.

Esso comprendeva 21 clausole e comportava poche variazioni significative rispetto al precedente. La principale differenza consisteva nella esclusione del commercio costiero dalle disposizioni contenute nel trattato; il diritto di sospendere e limitare il trattamento della nazione più favorita per necessità sanitarie; la esclusione dall'accordo delle principali Colonie britanniche, alle quali tuttavia veniva riconosciuto il diritto di richiederne l'applicazione entro un anno dalla sua ratifica; l'annessione di un protocollo che prevedeva la nomina di una commissione di arbitrato concordata tra le parti per dirimere eventuali divergenze sorte nell'interpretazione del trattato.

Infine, la clausola relativa alle norme per l'applicazione dei dazi ad valorem e quella che esentava da prestiti forzosi i cittadini di una delle due parti risiedenti nei territori dell'altra erano state abolite.

Come altri trattati conclusi dal Governo italiano in questo periodo, la data di espirazione veniva fissata al 21-12-1892, con il diritto per entrambe le parti di porre ad esso termine il 31-12-1887, dando un preavviso di sei mesi ⁷⁰.

In entrambi i Paesi la firma dell'accordo passò quasi inosservata. In effetti solo se esso avesse contenuto clausole tariffarie avrebbe potuto sollevare interesse e discussioni ⁷¹.

In queste circostanze esso fu considerato soprattutto come la soluzione di una questione diplomatica, la cui definizione non divergeva sostanzialmente dal precedente accordo. Durante gli anni seguenti tutte le Colonie inglesi, con la sola eccezione del Canada, chiesero la sua applicazione al proprio commercio con l'Italia.

Le discussioni si dilungarono a causa di una clausola relativa alla proibizione di rimborsi e premi che non fossero concessi alla controparte. Era stato il Governo italiano a proporla e poi a chiederne la cancellazione per i propri impegni nei confronti della marina mercantile. Il Governo inglese accettò il ritiro della clausola perché essa non era stata inclusa neppure nel trattato del 1863.

⁷⁰ Herlet's Commercial Treaties - Londra 1884, Vol. XV, pp. 776-783.

⁷¹ Si veda: « L'Economista d'Italia », 8-7-1883, *Il trattato di commercio tra l'Inghilterra e l'Italia* ». « The Times », 29-3-1882. Cfr. anche Hansard's Parliamentary Debates, 1883: Risposta di Fitz-Maurice sul trattato anglo-italiano.

5/

Sotto questo aspetto e nel contesto dell'evoluzione della politica doganale in questo periodo, la sua importanza non deve essere sottovalutata. È sufficiente considerare lo sviluppo delle relazioni commerciali tra Francia e Italia da un lato e tra Inghilterra e Stati iberici dall'altro, per confermare questo giudizio ⁷².

Il trattato del 15 giugno 1883 definì le relazioni tariffarie tra Italia e Inghilterra in modo tale da salvaguardarle di fronte a possibili guerre doganali e contromisure di rappresaglia.

Per contro la sua portata da un punto di vista commerciale, appare ridotta: esso infatti venne firmato allorché il commercio inglese con l'Italia aveva superato gli effetti della tariffa del 1878 e il Governo italiano aveva deciso una nuova riforma del sistema doganale in un prossimo futuro.

Sebbene le clausole del trattato fossero assai simili a quelle contenute nell'accordo del 1863, il suo significato politico e commerciale appariva profondamente diverso. Mentre il precedente trattato era seguito all'adozione di una politica libero-scambista, questa ratificava l'avvento di un sistema protezionistico da parte italiana.

Con tutto ciò, le relazioni di politica doganale tra Italia e Inghilterra rimanevano in una condizione per così dire privilegiata, regolata esclusivamente dalle clausole della nazione più favorita nella forma incondizionata.

Era anche questo un modo da parte italiana di riconoscere l'importanza e la funzione dell'Inghilterra nei confronti del commercio mondiale.

Infine dal punto di vista politico, una collaborazione cordiale con il Governo di Londra era considerata una costante e un dovere da parte della classe di governo italiana ⁷³. La diplomazia inglese, pur avendo cura di non compromettersi, favoriva in modo abbastanza aperto queste aspettative proprio in relazione alle trattative doganali.

⁷² « The Economist », 22-4-1882, *Wine duties*. Dopo il parziale fallimento del trattato con la Francia, la stampa inglese tornò a prospettare la possibilità di usare il dazio sui vini come mezzo di contrattazione con la Spagna e l'Italia.

⁷³ F. CHABOD, *Storia della politica estera italiana dal 1870 al 1876 - Le premesse*, Bari, 1951, p. 465.

Come Paget scriveva privatamente a Granville: « La linea ora adottata è che è nell'interesse dell'Italia per considerazioni di politica generale e non per ottenere vantaggi commerciali di soddisfare l'Inghilterra... Se l'Italia soddisferà l'Inghilterra, l'Inghilterra non abbandonerà l'Italia nelle questioni politiche »⁷⁴.

Non molto venne ottenuto: in ogni caso il trattato del 1883 derivò anche da queste prospettive e servì a cementare, seppure in una situazione precaria, l'intesa tra i due Stati.

⁷⁴ *Granville Papers* - P.R.O. 29/30/182, Paget a Granville, 22-6-1880. Paget commentava: « Finché si tratta di affermare il principio secondo cui buone relazioni commerciali facilitano l'instaurazione di amichevoli rapporti politici, io sono completamente d'accordo con loro. In realtà allusi a qualcosa del genere in una mia lettera a Maffei lo scorso anno; ma potete tener per certo che mi tengo completamente sulle generali e ogni qualvolta la parola Tunisi viene pronunciata, come talvolta, sebbene debba dire non in relazione ad affari commerciali, è avvenuto, mi mostro assolutamente sordo ». Cfr. anche F.O. 45/497 - Memorandum di Paget a Maffei - 2-10-1879, Paget a Salisbury - 1-10-1879, Conversazione con Maffei sulle profferte inglesi.

CAPITOLO VIII

LA FINE DEI « GOOD YEARS »

1. I rapporti commerciali italo-britannici nel corso della recessione (1875-1879). 2. Le relazioni marittime tra Italia e Gran Bretagna e la crisi della marina italiana. 3. La ripresa economica (1880-1883). 4. Le relazioni commerciali italo-inglesi e la concorrenza tedesca.

1. *I rapporti commerciali italo-britannici nel corso della recessione (1875-1879).*

La situazione dell'economia inglese mantenne dal 1875 al 1879 le stesse caratteristiche, che avevano contrassegnato l'evoluzione dei due anni precedenti.

Alcuni segni di ripresa apparivano ogni tanto in questo o quel settore per essere poco dopo negati da nuove e più profonde delusioni e fallimenti¹. « Il 1878 è stato peggiore del 1877, come il 1877 è stato peggiore del 1876 » commentava « The Economist » riassumendo l'esperienza degli ultimi anni².

Le esportazioni britanniche subirono una forte contrazione, diminuendo dal 1872 al 1879 di circa 60 milioni di sterline, vale a dire circa del 25 per cento: le esportazioni di al-

¹ « The Economist », 5-5-1877, *Why the commercial depression is so protected.*

² « The Economist », 8-3-1879, *Commercial History and Review for 1878.*

cuni prodotti, come i tessuti, decrebbero soprattutto in termini quantitativi; quelle di altre merci soprattutto in valore, come in particolare il carbone; altre infine, come il ferro e l'acciaio, sia in valore sia in quantità³.

I commentatori non avevano certo difficoltà ad enumerare le cause prossime di tali turbamenti: il commercio verso l'India era stato colpito dalle fluttuazioni nel valore dell'argento, quello con il Continente europeo e gli Stati Uniti dalla caduta della domanda, dalle tariffe protettive e dalle conseguenze della guerra russo-turca⁴.

Le condizioni del mercato interno apparivano tuttavia, a detta di molti, ancora peggiori⁵. Alla crisi erano seguite pesanti decurtazioni salariali a cui avevano fatto riscontro scioperi prolungati in varie parti del Paese⁶. Nel 1879 la disoccupazione raggiungeva e superava il livello del 10 per cento dell'intera forza-lavoro inglese, colpendo tutti i settori dell'economia⁷. A questa involuzione si aggiungeva la crisi dell'agricoltura: l'equilibrio del mercato era sconvolto da un lato dalla minaccia del crollo dei prezzi a causa della concorrenza americana, dall'altro da gravi siccità, che rovinarono in tutta Europa i raccolti nel 1876 e 1879⁸.

I primi segni di ripresa comparvero solo alla fine del 1879.

Come un commentatore affermava: « L'espansione del commercio ha qualcosa di peculiare al periodo che attraversiamo... essa scaturisce più dalla nostra povertà che dalla nostra ricchezza »⁹. L'aumento della domanda effettiva era giun-

³ « The Economist », 14-2-1878, *Our Foreign Trade of 1877, compared in quantity and value with that of 1872*.

⁴ « The Times », 8-2-1877; 10-9-1877; 10-10-1878.

⁵ B.C. Vol. XIV - p. I - Rapporto di O'Brien da Glasgow per il 1877, - p. II - Rapporto di Bensamoni da Cardiff - Ottobre 1878 - p. 425.

⁶ « The Bankers Magazine », Gennaio 1879, *Trade in 1878*.

⁷ W. W. Rostow, *British Economy of the XIXth Century*, Oxford 1948, p. 78; cfr. anche *Investments and the Great Depression* in « Economic History Review », maggio 1938 - « L'indice dei prezzi dal 1873 al 1879 cadde da 148 a 110, quello della produzione generale da 62 a 60, e quello della disoccupazione salì da 1,2 a 10,7 ».

⁸ « The Economist », 14-3-1880, *Commercial History and Review for 1879*.

⁹ « The Times », 31-12-1879, *Financial history of the year*.

to dal mercato americano, che, in concomitanza al fallimento dei raccolti in Europa, aveva inviato forti quantitativi di cereali, piazzando al contempo ingenti ordinativi di merci. Si deve comunque ritenere che negli ultimi mesi del 1879 la economia inglese stesse ritrovando, seppure a fatica, una nuova situazione di equilibrio: dopo le liquidazioni del 1878, il mercato del credito veniva definito « facile e a buon mercato sia negli Stati Uniti sia in Europa »¹⁰. Inoltre la conclusione del Congresso di Berlino aveva allontanato il pericolo di un imminente conflitto generale, alimentando ottimistiche prospettive economiche.

La congiuntura economica italiana appariva per molti aspetti simile a quella britannica, anche se le cause della crisi potevano apparire in modo meno evidente.

« L'anno 1877 » scriveva il console Brown da Genova « può essere caratterizzato come un periodo pesante e stanco... non un anno di disastri o di grandi fallimenti... ma un anno in cui nessun settore si è sentito a proprio agio, un anno di lenta e greve routine »¹¹.

Grant da Napoli, riferiva che nel corso dell'anno seguente gli affari erano stati « estremamente ridotti e quasi senza profitti; quasi tutte le merci di esportazione sono diminuite di valore... e l'anno si è chiuso senza alcun segno di miglioramento »¹². Riassumendo l'evoluzione dell'economia siciliana dal 1875 al 1878, Dennis sottolineava gli effetti negativi della « situazione politica in Europa » su tutti i settori dell'attività dell'isola¹³. Nello stesso periodo gravi cadute dei prezzi nel settore delle esportazioni minerali venivano riferite dai rapporti di Perris da Cagliari¹⁴.

Infine nel 1879 Brown riportava, come avvenimento saliente dell'anno in corso, l'aumento delle quotazioni della rendita di circa dieci punti: « Questo movimento » concludeva

¹⁰ « The Economist », 28-6-1879, *The state of trade*.

¹¹ B.P.P. 1878, LXXIII - Rapporto di Brown da Genova per il 1877.

¹² B.P.P. 1878-1879, LXXI - Rapporto di Grant da Napoli per il 1878.

¹³ B.P.P. 1878-1879, LXXI - Rapporto di Dennis da Palermo per gli anni 1875-1877.

¹⁴ B.P.P. 1880, LXXIV - Rapporto di Perris da Cagliari 1878.

« è dovuto soprattutto al fatto che la gente non sa cosa fare del proprio denaro, e non deve essere preso quindi per un sintomo di aumento di ricchezza o prosperità del paese »¹⁵.

Queste testimonianze pongono in chiaro come stagnazione nel commercio, spinte deflazioniste, preoccupazioni per la situazione politica, caratterizzassero la economia italiana in questo periodo in modo simile a quanto avveniva in altri paesi. Inoltre il mercato si avviava verso una migliore liquidità nel corso del 1879, anche se non trovava al proprio interno stimoli sufficienti ad una vera e propria ripresa.

Il commercio estero italiano subì flessioni in particolare negli anni 1877 e 1878¹⁶: l'anno seguente esso era tuttavia ritornato ai livelli del 1873 con un andamento che può essere interpretato in diversi modi.

Se da un lato è possibile considerare l'ipotesi di un effettivo aumento degli scambi in particolare con la Francia e la Germania, dall'altro si devono tener presenti gli effetti della riforma doganale, che probabilmente comportarono una più attenta valutazione del commercio estero della Penisola.

Le statistiche britanniche del commercio italo-inglese

Tav. XI - *Scambi commerciali italo-britannici dal 1876 al 1879 (in migliaia di sterline).*

Anni	Imp. totale dall'Italia (a)	Esport. prodotti dall'Inghilterra (b)	Esportazione prodotti coloniali (c)	Totale esportazioni inglesi (d) = (b + c)	Totale commercio (e) = (a + d)
1876	4,152,2	6,689,4	1,439,6	8,129,0	12,381,2
1877	4,100,8	6,218,6	1,130,7	7,349,3	11,450,1
1878	3,252,5	5,363,8	1,080,9	6,444,6	9,697,2
1879	3,233,6	4,983,7	1,056,1	6,039,8	9,273,4

¹⁵ B.P.P. 1880, Vol. LXXIV - Rapporto di Brown da Genova per il 1879.

¹⁶ E. CORBINO, *Annali*, op. cit., Vol. II, p. 72.

sembrano pienamente riflettere la situazione prevalente nei due mercati ¹⁷ (Tav. XI).

Si verificò in questi anni una accentuata contrazione del commercio tra Italia e Inghilterra, tanto che la media complessiva degli scambi (e) risultò la più bassa registrata in tutto il periodo post-unitario.

In particolare diminuirono considerevolmente le esportazioni di prodotti inglesi in Italia: ad una leggera contrazione rispetto alla media del biennio precedente negli anni 1876-77 per. meno di 400 mila sterline annue, corrispose negli anni 1878-79 una ulteriore diminuzione che rasentò i due milioni di sterline annue.

Le statistiche italiane, che indicano una diminuzione percentuale del commercio inglese sul totale delle importazioni italiane dal 24 al 20 per cento tra il 1875 ed il 1879, confermano questi dati.

Questi andamenti venivano interpretati con diverse accentuazioni, ma in modo sostanzialmente univoco dai consoli britannici, nei loro periodici rapporti al Foreign Office.

Da un lato, come ricordato più sopra, essi sottolineavano la situazione di depressione prevalente nel mercato italiano e la conseguente stagnazione nel commercio estero.

Dall'altro, ponevano in evidenza la accresciuta competitività di nuovi Paesi esportatori sul mercato italiano e i loro successi a danno del commercio inglese.

Con particolare attenzione venivano seguiti quei settori in cui le esportazioni inglesi in Italia avevano tradizionalmente mantenuto in Italia una posizione di preminenza: le conclusioni di queste analisi risultavano a volte tanto allarmanti, da essere riprese e commentate dalla stampa inglese ¹⁸.

Nel 1877, Malet, segretario d'ambasciata inglese a Roma, scriveva un lungo rapporto, corredato da numerosi dati tratti dalle statistiche italiane, per dimostrare che negli ultimi anni le esportazioni francesi di cotone e di altri prodotti in Italia erano aumentate mentre quelle inglesi erano diminuite: « La ingrata conclusione che si deve trarre da

¹⁷ B.P.P. 1878-79, LXVIII, pp. 178-179; 1883-1884, LXX, pp. 187-188.

¹⁸ « The Economist », 8-9-1877, *English and French Trade with Italy*.

queste cifre » concludeva « è che non dobbiamo tanto preoccuparci della situazione politica o considerare le modificazioni tariffarie come le uniche cause delle nostre perdite, ma riconoscere che i prodotti francesi sono più graditi in Italia dei nostri »¹⁹.

Nel suo rapporto per lo stesso anno e in quello successivo Colnaghi, console a Firenze, sottolineava come negli ultimi anni le esportazioni inglesi di macchinari e di ferro avessero perso terreno sul mercato italiano di fronte alla concorrenza tedesca e belga²⁰. Di rincalzo Kelly, vice-console a Torino, confermava che le importazioni italiane dalla Gran Bretagna di materiale ferroviario erano notevolmente diminuite « a causa dei prezzi altissimi praticati per i migliori prodotti inglesi »²¹. A suo giudizio la qualità delle esportazioni britanniche era ultimamente declinata, tanto che « non sempre » poteva essere considerata « migliore di quella offerta dalla concorrenza ».

Perfino dagli Stati Uniti arrivavano navi cariche di carbone agli stessi prezzi di quelli praticati dalle miniere di Cardiff.

« Mi si dice » riferiva Colnaghi « che i tedeschi lavorano in perdita... l'obiettivo delle maggiori società consiste nel mantenere la propria produzione, mentre eliminano i concorrenti più deboli... Può anche essere così, ma noi rischiamo di essere estromessi dal mercato. Non consentiamo che si possa dire che ciò è avvenuto senza lotta ».

L'analisi dettagliata delle statistiche britanniche consente valutazioni più circostanziate, che solo in parte confermano le osservazioni dei consoli.

La diminuzione delle esportazioni inglesi risultò particolarmente sensibile nel settore tessile, come dimostra la seguente tabella.

¹⁹ B.P.P. 1877, LXXXI - Rapporto di Malet sul commercio tra l'Italia e l'Inghilterra per i cinque anni fino all'1-12-1875.

²⁰ B.P.P. 1877, LXXXIII - Rapporto di Colnaghi sul commercio del ferro in Italia. - B.P.P. 1878-1879, LXX - Rapporto di Colnaghi da Firenze sullo stesso tema.

²¹ B.P.P. 1877, LXXXIII - Rapporto di Kelly da Torino.

Tav. XII - *Esportazioni di prodotti tessili inglesi in Italia dal 1876 al 1880 (in migliaia di sterline).*

	Media annua 1876-1877		Media annua 1879-1880	
	quantità	valore	quantità	valore
Filati di cotone (in migliaia di libbre)	25,360	1,190,3	11,264	519,2
Tessuti di cotone (in migliaia di yarde)	85,786	1,381,5	64,127	986,5
Tessuti di lana (in migliaia di yarde)	14,495	725,8	13,263	594,7

La contrazione risultò particolarmente accentuata in riferimento ai filati e ai tessuti di cotone (rispettivamente del 50 e del 30 per cento circa) e nei tessuti di lana di bassa qualità: ovviamente gli effetti della nuova tariffa si assommarono a quelli della depressione prevalente²².

Diverso è il quadro presentato dall'esportazione di beni industriali.

Il carbone (1876 tonn. 1.213.614, Ls. 638.200; 1879 tonn. 1.270.630, Ls. 569.000) e il ferro (1876 tonn. 87.887, Ls. 732.700; 1879 tonn. 104.881, Ls. 636.200) presentano incrementi quantitativi, a cui fecero riscontro diminuzioni complessive in termini di valore a causa della diminuzione dei prezzi. È a questo proposito interessante sottolineare che in termini quan-

²² B.P.P. 1880, LXXIV - Rapporto di Brown da Genova: « Le importazioni di manufatti di lana sono assai diminuite; la trasformazione dei dazi ad valorem in dazi specifici a peso ha colpito particolarmente le merci di qualità comune. Gli italiani hanno migliorato la loro produzione negli articoli di migliore qualità e gli importatori incontrano ogni anno maggiori difficoltà di fronte alla concorrenza nazionale. Uno dei principali importatori di tessuti pesanti mi informa che, sebbene disposto ad accontentarsi del minore profitto possibile, non riesce a piazzare che un quinto delle merci rispetto agli anni passati ».

titativi si ebbe in questi anni un incremento anche rispetto alla media registrata negli anni 1874-1875.

Anche le esportazioni italiane in Inghilterra diminuirono: il settore dei minerali e delle materie prime mantenne livelli quantitativi analoghi a quelli degli anni precedenti ma subì riduzioni a causa della contrazione dei prezzi. Le esportazioni di prodotti agricoli indicavano la scomparsa di alcune voci rilevanti come il frumento e il grano, a causa dei cattivi raccolti e della situazione internazionale di questo settore. Alcune iniziative in relazione all'esportazione di uova, formaggi, ecc., sul mercato di Londra, che i consoli italiani giudicavano assai promettenti e favorevoli²³, non poterono compensare la diminuzione registrata negli altri campi.

Infine anche le esportazioni inglesi di prodotti coloniali verso l'Italia diminuirono: in questo settore tuttavia oltre agli effetti della depressione, si deve tener presente l'incremento negli scambi diretti tra mercati orientali e la Penisola in seguito all'apertura del Canale di Suez.

La contrazione negli scambi tra i due mercati sottintendeva comunque un quadro estremamente complesso, nel quale si intrecciavano fattori di lungo e di breve periodo. Certo, depressione, caduta dei prezzi, difficoltà politiche internazionali; ma accanto a questi fattori, a volte come cause di questi fattori stessi, l'apertura di nuovi sbocchi al commercio internazionale, l'affacciarsi di nuove potenze industriali e la trasformazione delle strutture interne dei vari mercati.

2. *Le relazioni marittime tra Italia e Gran Bretagna e la crisi della marina italiana.*

Le tendenze implicite nei rapporti marittimi italo-inglesi negli anni immediatamente successivi all'apertura del Canale di Suez divennero manifeste nel corso della depressione tra il 1875 ed il 1880. La marina britannica subì in questi anni un processo di intensa espansione: il livello tecnologico

²³ B.C. Vol. XVI - Rapporto di R. Heath da Londra sulla importazione dei prodotti delle caschine italiane - 1880 - p. 549.

raggiunto dall'industria siderurgica e cantieristica, la struttura dell'economia inglese e il processo di espansione ed integrazione dell'Impero, contribuirono in modo determinante a questa evoluzione.

In breve la produzione di bastimenti a vapore da parte dei cantieri inglesi passò da 185.000 tonn. nel 1876 a 689.000 nel 1883²⁴. Tuttavia, ad eccezione del periodo 1880-1882, le testimonianze concordano nell'indicare come le condizioni di questo settore fossero lungi dal potersi ritenere in equilibrio. Ad ogni incremento della produzione corrispondeva una contrazione del livello dei noli²⁵ che sottolineava la saturazione del mercato. Certo, le navi di più recente costruzione potevano trovare impiego remunerativo mentre quelle di più antica costruzione e tecnologicamente meno progredite venivano rapidamente poste fuori dal mercato.

Ovviamente questo rapido rinnovamento comportava non solo un processo di concentrazione all'interno del sistema marittimo britannico, ma anche il rafforzamento della posizione della marina mercantile inglese a spese di quelle più arretrate.

Varie ed articolate testimonianze, dai rapporti dei consoli inglesi residenti in Italia, e da quelli dei loro colleghi italiani in Inghilterra, alle relazioni raccolte dalla Commissione d'Inchiesta Parlamentare²⁶ sulle condizioni della marina italiana, concordano nell'individuare la crisi della marina italiana.

²⁴ E. CORBINO, *L'economia dei trasporti marittimi*, op. cit., p. 304, App. VIII. Citando « The Angier's Report » calcola i numeri indici dei noli marittimi come segue:

Noli marittimi	m.a. 1876-77	m.a. 1878-79	m.a. 1880-81	m.a. 1882-83
Base 1869 = 100	90,8	78,4	79,4	70,9

²⁵ S. B. CLOUGH, *Storia dell'economia italiana dal 1861 ad oggi*, Rocca S. Casciano, 1965, p. 102 e segg..

²⁶ Inchiesta Parlamentare sulla Marina Mercantile Italiana 1882-1883 - Roma - Vol. VII.

Da Genova Brown confermava anno dopo anno che i vapori inglesi avevano soppiantato i velieri italiani nel trasporto del carbone, tanto che ormai la navigazione britannica occupava il primo posto negli arrivi al porto ligure davanti alla stessa marina italiana.

I dati statistici, diligentemente da lui raccolti e riportati, offrono peraltro una valida conferma di questa evoluzione, dimostrando come nel giro di 7 anni il tonnellaggio inglese arrivato a Genova per commercio diretto tra i due paesi fosse raddoppiato, mentre quello italiano fosse progressivamente diminuito ²⁷.

Tav. XIII - *Navigazione tra Genova e Gran Bretagna: arrivi a Genova (in migliaia di tonnellate).*

	media annua 1876-77		media annua 1878-79		media annua 1880-81		media annua 1882-83	
	N.	tonn.	N.	tonn.	N.	tonn.	N.	tonn.
Navi inglesi	407	313,1	432	344,4	565	482,8	676	651,9
Navi italiane	340	188,6	252	153,3	200	135,1	184	155,9

Anche secondo le statistiche del Board of Trade, complessivamente il tonnellaggio di navi inglesi, impegnate nel commercio con l'Italia, aumentò dal 1876 al 1883 di oltre il 50 per cento ²⁸. In questo stesso periodo poco meno del 20 per cento del commercio di costa in Italia era stato assunto da vapori britannici ²⁹.

Identiche annotazioni pervenivano dai rapporti dei consoli italiani in Inghilterra. Da Cardiff, il console G. Gioia ri-

²⁷ B.P.P. 1884, Vol. LXXX - Rapporto di Brown da Genova per il 1883.

²⁸ B.P.P. 1886, Vol. XXII - Royal Commission of Enquiry on the causes of the depression in Industry and Trade - p. 206.

²⁹ Inchiesta Parlamentare sulla Marina Mercantile Italiana - op. cit., Vol. VII - Cap. 4.

feriva che nel corso del 1880 le esportazioni di carbone erano ammontate ad oltre 6 milioni di tonn. di cui oltre 400.000 destinate all'Italia; oltre i due terzi di questi ultimi carichi erano andati alla marina inglese e solo poco più di un quarto a quella italiana. A suo giudizio la marina italiana « non può dirsi che seguiti il progresso generale, ma piuttosto lotti per mantenersi ed anzi accenni a perdere terreno »³⁰.

Le opinioni di G. Capello, console a Liverpool, risultavano ancora più drastiche: la marina a vela italiana aveva perduto buona parte del commercio con l'Inghilterra e appariva destinata a scomparire. « La nostra marina non risorgerà se non lascia la vela per il vapore »: se non si fosse partiti da queste premesse, anche le misure invocate dagli armatori, quali l'alleggerimento della tassazione, sarebbero risultate degli inutili palliativi. A riprova delle sue affermazioni, stava il confronto con l'evoluzione della navigazione di Liverpool: « Vi sono qui delle compagnie colossali, le quali possiedono in complesso non meno di 295 piroscafi della portata di 562.632 tonn., tonnellaggio cui si fanno ogni giorno importanti addizioni. Questa flotta, la quale compie tre viaggi mentre il veliero ne eseguisce uno, si contenta anche a cagione della concorrenza che si fanno le diverse compagnie di noli assai limitati. E valga il vero, alcune di esse trasportano un emigrante da Marsiglia a New York in terza classe, e lo mantengono, pel prezzo di 6 sterline »³¹.

La superiorità tecnologica della marina a vapore si traduceva ora in spietata concorrenza economica: la continua diminuzione dei noli creava una situazione insostenibile per la marina a vela. I dati raccolti e trasmessi anno dopo anno dai consoli italiani in Inghilterra risultano a questo proposito illuminanti.

Perfino in una fase di espansione commerciale, quale quella intercorsa tra il 1880 e il 1882, il livello dei noli era

³⁰ B.C. Vol. XVIII - p. I - Rapporto di Gioia da Cardiff per il 1881, p. 3.

³¹ B.C. Vol. XV, p. II, p. 598 - Rapporto di G. Capello, da Liverpool, dic. 1879 - cfr. anche B.C. Vol. XIX, p. II, p. 145 - Rapporto di R. Froehlich da Manchester sulla navigazione italiana con la Gran Bretagna.

diminuito di circa il 15 per cento. Tale contrazione raggiungeva la misura di un terzo nei confronti delle medie registrate dieci anni prima e addirittura del 50 per cento rispetto alle tariffe praticate negli anni immediatamente successivi all'Unificazione ³².

Tav. XIV - *Medie annuali dei noli per il trasporto del carbone da Cardiff (in scellini per tonnellata).*

	1873	1880	1881	1882
Genova	18/-	13/9	12/9	12/-
Napoli	17/6	14/3	13/6	12/-
Palermo	17/6	14/3	13/9	12/-
Venezia	20/-	16/-	14/6	14/-

Altrettanto allarmante risultava la situazione nei rapporti dei consoli nel Mediterraneo. La commissione d'inchiesta pubblicò le relazioni dei rappresentanti italiani a Smirne, Odesa, Alessandria ³³, ecc.. I dati forniti dal console italiano a Galatz sottolineavano esplicitamente come nell'arco di un decennio la marina italiana avesse perso quasi completamente il commercio dei grani da questo importante porto sul Danubio:

Tav. XV - *Navigazione inglese e italiana con il porto di Galatz (in migliaia di tonnellate).*

	Navi italiane		Navi inglesi	
	1871	1880	1871	1880
Velieri	95,6	14,0	44,5	2,5
Vapori	1,4	1,3	134,4	329,7

³² B.C., Vol. X, 1873, parte II, p. 349, Rapporti di Maddalena e L. Gioia da Cardiff; Vol. XVII, 1880, parte I, p. 296; Vol. XVIII, 1881, parte I, p. 454; Vol. XIX, 1882, parte I, p. 33.

³³ Inchiesta sulla Marina Mercantile italiana, op. cit. Vol. I - p. 275 e segg..

Anche i velieri inglesi erano scomparsi; questi erano stati largamente sostituiti da navi a vapore, mentre la marina italiana aveva perduto il mercato.

Le premesse poste negli anni precedenti all'apertura del Canale di Suez si erano realizzate solo in minima parte nel 1883.

La marina italiana non occupava che l'1,8 per cento del traffico attraverso il Canale con 104.565 tonnellate.

Le relazioni navali con l'India sono tratteggiate sulla tavola seguente ³⁴.

Tav. XVI - *Navigazione italiana nei porti indiani dal 1876 al 1883 (in migliaia di tonnellate).*

	media annua 1876-77		media annua 1878-79		media annua 1880-81		media annua 1882-83	
	N.	tonn.	N.	tonn.	N.	tonn.	N.	tonn.
Bast. ital. entrati in porti indiani	113	85,0	81	67,6	60	64,8	131	128,3

Era dunque avvenuta una progressiva contrazione negli arrivi di bastimenti italiani in India: in pratica neppure la ripresa successiva al 1879 era valsa ad imporre una nuova espansione. Soltanto le nuove misure governative varate nel corso del 1881 riuscirono ad imprimere una modesta ripresa nel corso degli anni seguenti.

Il bilancio peraltro non era del tutto negativo: a parte il commercio di transito, gli scambi con l'India si erano triplicati in un decennio raggiungendo la cifra di Ls. 3.300.000. L'industria del cotone aveva tratto notevoli benefici, potendo contare su una sensibile diminuzione dei costi nei rifornimenti delle materie prime. Ma l'avvicinamento ai mercati asiatici nel momento stesso in cui favoriva l'industria, mi-

³⁴ B.P.P. 1884, Vol. LIX - East Indies: commercio e navigazione con l'Italia - B.P.P. 1879, Vol. LXVIII - East Indies: commercio con l'Italia.

nacciava l'agricoltura italiana: ai bassi prezzi del grano proveniente da oltre-atlantico, si aggiungevano ora, quelli del riso proveniente dall'India e dall'Indocina³⁵.

Genova e Venezia per non parlare di Brindisi e Napoli avevano tratto benefici inferiori alle attese. I porti di Marsiglia e Trieste, meglio integrati alle realtà nazionali dei grandi bacini industriali europei, accentravano il traffico internazionale a danno degli scali italiani.

La trasformazione dei trasporti marittimi doveva tuttavia tener conto della concorrenza esercitata non solo dalle marine mercantili più sviluppate quali quella inglese, ma anche dalle ferrovie, e dalle nuove correnti di traffico che si venivano determinando, in seguito alle trasformazioni politiche ed economiche nel Mediterraneo ed in Europa.

Al di là delle difficoltà, rimaneva per la classe dirigente italiana un acuto senso di delusione e il crollo di aspettative a lungo vagheggiate³⁶.

Nel Mediterraneo le Potenze europee estendevano le proprie colonie e zone di influenza da Cipro alla Tunisia, dalla Erzegovina all'Egitto, escludendo l'Italia.

Anche l'abbandono del liberismo in materia marittima era conseguenza di quella vasta azione di revisione politica che si era venuta affermando dopo il 1875. In modo riluttante dap-

³⁵ B.C. - Vol. XIX - p. I, p. 135 - Traffico generale tra l'India e l'Italia durante l'ultimo quinquennio - Rapporto di G. Gallian da Calcutta, 1882.

³⁶ « L'Economista d'Italia », 27-8-1878; « L'Opinione », 23-5-1882, *In Egitto!*, « Siamo ben lontani dalle speranze idilliache del 1869 quando l'Italia assisteva all'inaugurazione del Canale di Suez; all'Egitto, ove già tanta influenza aveva l'elemento italiano... ci avviciniamo sempre di più; il Rubattino incominciava la sua navigazione; le vie delle Indie si facevano piane e agevoli anche per i nostri traffici... Nell'ordine economico finora l'Asia è stata una grande delusione e quando si pensa alla concorrenza della seta e dei risi asiatici anche più di una delusione... ». Dopo aver ricordato la progressiva esclusione dell'influenza italiana dall'Egitto e la politica di potenza adottata da Francia e Inghilterra nel Mediterraneo, concludeva: « Noi abitiamo nel Mediterraneo e ci soffochiamo ormai fra tante strette di dominazioni straniere... La Turchia ha perduto l'Adriatico; l'Inghilterra ha Cipro; la costa africana è in balia della Francia: che ci resta? ».

prima³⁷, più deciso in seguito, l'Italia iniziava a sua volta una politica di espansione coloniale, occupando nel 1881 la baia di Assab³⁸.

In questo quadro va collocato il passaggio al protezionismo marittimo: i modi ed i termini della sua adozione tesero più al mantenimento dello *status quo* che a promuovere la trasformazione ed il rinnovamento della marina mercantile³⁹. Vennero infatti protetti tanto i bastimenti a vela quanto i vapori e vennero favorite le concentrazioni semi-monopolistiche tra le società di navigazione. Dieci anni dopo l'abbandonò del liberismo i rapporti tra vela e vapore stavano ancora nella proporzione di 4 a 1. La crisi della marina mercantile era lungi da una soluzione.

3. La ripresa economica (1880-1883).

Dopo sei anni la depressione era divenuta quasi un'abitudine per i circoli economici inglesi. La ripresa, attesa per tanto tempo passò dapprima senza essere quasi notata: poi, come una bottiglia tenuta troppo a lungo sotto pressione, esplose. Nel 1880 i titoli dei giornali riportavano con piena evidenza i dati relativi al favorevole andamento dell'economia⁴⁰. L'occupazione riprendeva mentre le tendenze deflazioniste sembravano di colpo cancellate⁴¹.

³⁷ « L'Italie », 2-2-1881 - Relazione dei deputati Farina, Elia, Berio sulle misure straordinarie in favore della marina mercantile. Nell'impostazione dei relatori la richiesta di protezionismo marittimo era strettamente collegata alla promozione di una politica coloniale espansionista, sull'esempio francese.

³⁸ Per i rapporti tra Italia e Inghilterra in relazione ad Assab, cfr. il Libro Verde, *Provvedimenti per la costituzione e l'ordinamento di una colonia italiana in Assab*, Roma, 1882.

F.O. 170/311 - N. 281 - Granville a Paget 7-7-1881.

F.O. 45/429 - N. 252 - Granville a Paget 15-6-1881 ecc.

³⁹ E. CORBINO, *Annali*, op. cit., Vol. III, p. 285.

⁴⁰ « The Economist », 13-3-1880, *Economic History and Review for 1879*.

⁴¹ « The Bankers Magazine », dicembre 1879, *The great rise in the prices of commodities*.

In queste condizioni l'abbondante raccolto del 1880 in tutta l'Europa migliorò le condizioni dell'agricoltura, aggiungendo un ulteriore impulso all'espansione economica.

Buoni risultati per quasi tutti i settori industriali vennero registrati durante gli anni seguenti: non solo nel settore del ferro e dell'acciaio ma anche in quello tessile che da tempo era considerato in difficoltà ⁴².

Le esportazioni complessive superarono il livello di 240 milioni di sterline, facendo registrare, malgrado la diminuzione dei prezzi, livelli solo lievemente inferiori a quelli raggiunti nel corso del *boom* 1871-1873.

Alcuni osservatori prospettavano questa fase di espansione come il ritorno allo « stato normale » dopo la parentesi di depressione causata da fattori esogeni al sistema economico ⁴³.

Altri, ed erano i più, scontati i primi entusiasmi, non nascondevano le proprie preoccupazioni. Nella seconda metà del 1880 il livello dei prezzi aveva subito una lieve flessione: le tendenze deflazioniste non potevano dirsi superate ⁴⁴. Inoltre molti sintomi indicavano come il ciclo seguisse direttrici sostanzialmente simili a quelle della fase 1871-1873, legato com'era alla nuova ondata di costruzioni ferroviarie in America e alla espansione della marina mercantile. « Questo stato di cose » scriveva « The Economist » alla fine del 1881 « può continuare ancora per qualche tempo... ma una domanda sorge spontanea: cosa sarà del commercio sulle due rive dell'Atlantico allorché questa domanda eccezionale cesserà? » ⁴⁵.

Sforzi venivano compiuti per suddividere i rischi in modo più largo: le esportazioni e i capitali inglesi assistettero la costruzione di ferrovie in America Latina, Asia e Africa in misura maggiore del passato ⁴⁶. Tuttavia poiché nel fratem-

⁴² B.C. Vol. XVIII, 1881, p. I - Rapporto di Froehlich da Manchester, p. 141.

⁴³ B.C. Vol. XVIII, 1881, p. I - Rapporto di Gioia da Cardiff, p. 425.

⁴⁴ « The Bankers Magazine », dicembre 1880, *Trade in 1880*.

⁴⁵ « The Economist », 10-2-1881, *The iron trade*.

⁴⁶ « The Economist », 16-9-1882, *The iron trade* - cfr. anche D. L. BURN, *Economic history of steel making*, op. cit., p. 83.

po i produttori inglesi incontravano una concorrenza più forte in Europa e negli Stati Uniti, questi nuovi sbocchi non migliorarono sostanzialmente la situazione.

L'occupazione, sebbene migliorata rispetto al recente passato, non ritornò mai al pieno impiego, anche durante il periodo di maggior accentuazione della ripresa.

Infine, il ripetersi di buoni raccolti, provocò dopo le speranze del 1880, una nuova contrazione dei prezzi agricoli che sottolineava la crisi di questo settore.

Durante il 1883 una nuova recessione comparve. La domanda americana di acciaio e di materiale ferroviario diminuì « poiché si è riconosciuto che le possibilità di raccogliere capitale si sono esaurite »⁴⁷. Come era stato previsto, le conseguenze furono serie: le esportazioni di acciaio caddero del 25 per cento, il livello dei prezzi subì un'aspra contrazione, la disoccupazione crebbe notevolmente. « Dovunque ci si volta non vediamo che depressione; nel carbone, nel ferro, nella lana, nel cotone, in tutto si è sofferto gravi perdite » informava il vice-console italiano Froehlich nel proprio rapporto da Manchester⁴⁸.

Gli andamenti della congiuntura economica in Italia non divergevano sostanzialmente da quelli inglesi, anche se gli indirizzi di fondo e i problemi da affrontare risultavano notevolmente diversi.

Un raccolto favorevole accompagnato da un considerevole aumento della domanda estera e dal rialzo dei prezzi sul mercato internazionale diedero il via ad un movimento di ripresa congiunturale nel corso del 1880⁴⁹. Come già è stato sottolineato progressi sensibili si manifestarono in questi anni nel settore industriale in particolare nelle regioni settentrionali, favorite da specifici fattori di sviluppo⁵⁰.

⁴⁷ « The Economist », 23-2-1884, *Commercial History and Review for 1883*.

⁴⁸ B.C. Vol. XX - p. II - Rapporto di Froehlich da Manchester - Marzo 1884 - p. 781.

⁴⁹ B.P.P. 1881, XC - Rapporto di Grant da Napoli per il 1880.

⁵⁰ B.P.P. 1881, XC - Rapporto di Colnaghi sull'evoluzione industriale italiana nel 1880.

L'apertura del traforo del S. Gottardo, poneva in diretta comunicazione la Lombardia con il mercato tedesco; i diminuiti costi del carbone e dei macchinari consentivano una espansione e trasformazione delle manifatture esistenti; una maggiore disponibilità di capitale per scopi industriali e gli effetti della nuova tariffa doganale si aggiungevano ai favorevoli fattori tradizionalmente presenti, quali una abbondante mano d'opera e un vasto mercato di consumo⁵¹.

Facili risultavano gli entusiasmi e le ottimistiche previsioni che, tuttavia, rischiavano di far velo ad una realtà economica basata su fragilissimi equilibri.

Nei primi quindici anni dopo l'Unificazione, lo sviluppo economico italiano si era essenzialmente basato sul « surplus » proveniente dal settore agricolo e dal commercio marittimo: sebbene gli interessi industriali venissero progressivamente affermandosi, essi potevano essere considerati accessori a queste fondamentali attività.

L'evoluzione della seconda metà degli anni 1870 scosse dalle fondamenta questo equilibrio.

Le condizioni della marina mercantile sono già state sottolineate. A sua volta l'agricoltura subiva il ribasso dei prezzi sul mercato internazionale e doveva almeno in parte rinunciare al ruolo sostenuto tradizionalmente nella struttura economica italiana.

Come l'inchiesta Jacini chiarì proprio in questi anni, la agricoltura italiana era condotta attraverso metodi di produzione in molte regioni ancora primitivi, caratterizzata da contratti di lavoro e di affitto antiquati, gravata da un alto livello di tassazione, contraddistinta infine da un'elevata percentuale di terreni poveri e scarsamente produttivi⁵².

Fin tanto che i prezzi delle derrate agricole si erano mantenuti stabili o erano risultati ascendenti, questa condizione poteva non apparire in modo evidente: ora essa si manifestava in modo drammatico.

⁵¹ B.P.P. 1882, LXX - Rapporto di Brown da Genova per il 1881.

⁵² A. CARACCILO, *L'inchiesta agraria Jacini*, Torino, 1958, p. 107 e segg..

Peraltro in questi anni vennero compiuti seri sforzi di trasformazione delle culture: la caduta dei prezzi dei cereali aveva provocato un'espansione considerevole della produzione viticola e del bestiame. I risultati erano stati promettenti.

Queste trasformazioni avrebbero tuttavia richiesto decine d'anni per consolidarsi: lo squilibrio di fondo non poteva certo dirsi superato⁵³.

L'industria stessa, malgrado i progressi compiuti, si trovava in una situazione precaria. Poiché è vero che ora essa poteva acquistare a prezzi ridotti le merci di cui necessitava, ma contemporaneamente doveva affrontare condizioni di mercato assai più difficili che nel passato.

I progressi anche rapidi che si potevano conseguire portavano la produzione italiana a soglie da tempo raggiunte da altre Potenze industriali e da tempo in difficoltà per la saturazione dei mercati. Basta a questo proposito considerare l'evoluzione dell'industria del cotone o l'esempio, su scala minore, ma sotto certi aspetti ancor più significativo, dell'industria meccanica e metallurgica.

Peraltro alla difficile situazione in atto si aggiungevano le conseguenze derivate dall'abolizione del corso forzoso. Riportare il regime monetario alla parità aurea poteva anche soddisfare ragioni di prestigio ed apparire come il coronamento di quella politica che aveva portato al pareggio prima e ad alcune riforme fiscali in seguito⁵⁴: certo, per l'industria e per l'agricoltura italiana significava una deflazione pari al 10-15 per cento, in una situazione già per sé stessa contraddistinta da un'ampia sottoutilizzazione delle risorse⁵⁵.

Il fatto che l'abolizione del corso forzoso fosse finanziata attraverso un prestito all'estero, fece sì che le conseguenze deflazionistiche non fossero immediatamente avvertite: esse tuttavia dovevano manifestarsi con piena evidenza nel corso degli anni seguenti, sovrapponendosi ed aggravando le tendenze recessive in atto.

⁵³ E. CORBINO, *Annali, op. cit.*, Vol. III, p. 47.

⁵⁴ A. DEPRETIS, *Programmi di Governo*, Roma, 1899, Vol. II, p. 289.

⁵⁵ E. CORBINO, *Annali, op. cit.*, Vol. III, p. 388.

4. *Le relazioni commerciali italo-inglesi e la concorrenza tedesca.*

Lo sviluppo del commercio italo-britannico durante gli anni della ripresa dal 1880 al 1883, secondo le statistiche del Board of Trade, può essere riassunto nella seguente tavola ⁵⁶:

Tav. XVII - *Scambi commerciali italo-britannici dal 1880 al 1883 (in migliaia di sterline).*

Anni	Imp. totale dall'Italia (a)	Esport. prodotti dall'In- ghilterra (b)	Esporta- zione prodotti coloniali (c)	Totale esporta- zioni inglesi (d) = (b + c)	Totale com- mercio (e) = (a + d)
1880	3,385,1	5,432,9	900,3	6,333,2	9,118,3
1881	3,274,9	6,630,8	886,9	7,517,7	10,792,6
1882	3,481,3	6,480,3	986,4	7,466,7	10,948,0
1883	3,392,4	7,121,9	1,072,9	8,194,8	11,507,2

Le esportazioni italiane (a) non si sollevarono rispetto ai livelli toccati nel corso degli anni precedenti di depressione.

È probabile, come del resto le statistiche italiane indicano, che la diminuzione relativa nelle esportazioni fosse dovuta ad una diversione del commercio italiano, in particolare verso i mercati continentali.

Non vanno tuttavia dimenticati gli effetti dell'abolizione del corso forzoso.

La tavola seguente riporta le oscillazioni dei cambi di Londra su Parigi e l'Italia della lira e del franco francese per tratte a scadenza trimestrale ⁵⁷:

⁵⁶ B.P.P. 1883-1884, LXX, pp. 188-189.

⁵⁷ « The Economist », 13-11-1880, *The Italian Currency*; 30-7-1881, *Italian resumption of species payments*.

Tav. XVIII - *Variazioni dei cambi di Londra (1879-1882).*

Data	Parigi 3 mesi Franchi fr.	Italia 3 mesi Lire it.	Differenza
1879 26/6	25,47	28,02	+ 2,55
1879 31/12	25,45	28,72	+ 3,27
1880 29/6	25,45	27,95	+ 2,50
1880 12/11	25,52	27,10	+ 1,18
1881 8/7	25,55	25,65	+ 0,10
1881 31/12	25,32	25,40	+ 0,07
1882 30/6	25,66	25,65	— 0,01

La stabilizzazione dei cambi corrispose ad una effettiva rivalutazione della lira rispetto al franco e alla sterlina, che doveva gravare pesantemente sulle esportazioni italiane.

Scomparse le esportazioni di cereali, aumentarono quelle di mandorle, di aranci e di frutta conservata, sottolineando la tendenza di un mercato che offriva sbocchi solo a prodotti pregiati ⁵⁸.

Le esportazioni di minerali quali il rame, lo zinco, il ferro e il piombo, diminuirono di valore pur mantenendo la stessa quantità degli anni precedenti.

Più grave risultava la contrazione nel commercio degli zolfi: le miniere siciliane avevano perso da tempo la posizione di monopolio a causa dell'introduzione delle piriti nella produzione dell'acido solforico e dei nuovi giacimenti scoperti in vari paesi ⁵⁹.

⁵⁸ B.C. Vol. XVIII, p. II, p. 271. Rapporto di R. Froehlich da Manchester, sul consumo inglese di commestibili esteri.

⁵⁹ B.P.P. 1884, LXXXI - Rapporto di Churchill da Palermo per il 1883: « A meno che i siciliani non cambino strada ed abitudini... essi rischiano a lungo andare di essere buttati fuori dal mercato in quasi tutti i settori. Allo stato attuale, americani e russi li battono nel commercio dei grani, i turchi in quello dello zolfo, i portoghesi e gli spagnoli nella produzione di tonno conservato, vini e frutta fresca ».

Sul declino del commercio dello zolfo cfr. anche B.C. vol. XVII - p. II - Rapporto di Catalani sul commercio tra Italia e Inghilterra - p. 225, 1881.

Le esportazioni verso l'Inghilterra che aveva tradizionalmente rappresentato il più vasto sbocco all'estero, dopo aver raggiunto un livello massimo di Ls. 425.000 negli anni 1867-1869, erano leggermente diminuite negli anni seguenti e più velocemente durante gli anni 1878-1882. A questa data la loro media annuale anche per ribasso dei prezzi, di poco superava la metà del livello toccato quindici anni prima.

L'aspetto più positivo nell'andamento delle esportazioni italiane verso l'Inghilterra a parte il forte incremento delle esportazioni di ferro dall'isola d'Elba, consisteva nella ricomparsa di acquisti diretti di seta italiana da parte dell'Inghilterra.

Negli ultimi anni, passi concreti erano stati compiuti dalle autorità e da iniziative private per favorire la piazza di Milano, in concorrenza a Lione, come mercato nazionale e internazionale della seta ⁶⁰.

Le esportazioni di prodotti coloniali dall'Inghilterra (c) continuò seppure leggermente a diminuire, seguendo indirizzi, ormai consolidati, in particolare per il cotone greggio.

Un lieve incremento per contro dimostravano le esportazioni di prodotti inglesi (b) tanto che, anche secondo le statistiche italiane, esse ritornarono ai livelli percentuali antecedenti il 1878.

Dopo il 1880 le esportazioni inglesi in Italia di prodotti tessili aumentarono, sottolineando come dopo l'introduzione della nuova tariffa, il mercato tendesse ad un nuovo equilibrio. I rapporti consolari notavano una trasformazione a carattere permanente negli scambi in questo settore: il commercio inglese, basato precedentemente sui prodotti di qualità corrente, si veniva specializzando nei tipi di tessuto più fini e di maggior costo, dato che la concorrenza interna e la nuova tariffa lasciavano margini troppo modesti per i prodotti di basso prezzo.

In breve, le esportazioni inglesi in Italia di filati di cotone e di prodotti misti di cotone e di lana continuarono a diminuire, mentre quelle dei tessuti di cotone e di lana ri-

⁶⁰ B.P.P. 1878-79, Vol. LXXI - Rapporto di Colnaghi su Milano e la Lombardia.

presero, recuperando in parte i livelli precedentemente raggiunti ⁶¹.

Più vivaci risultarono gli andamenti nel settore delle esportazioni inglesi verso la Penisola di beni capitali e di materie prime a scopi industriali: quelle di carbone aumentarono di circa il 50 per cento, mentre le esportazioni di macchinari e di ferro si espansero per circa il 40 per cento in relazione alle medie registrate nel quadriennio 1876-1879.

Malgrado questi risultati favorevoli, i consoli britannici non si dimostravano molto ottimisti nel tratteggiare la situazione del commercio italo-inglese: i loro rapporti insistevano sulle difficoltà incontrate dal commercio britannico sul mercato italiano, dovute alla sempre più forte concorrenza da parte dei produttori nazionali e esteri, in particolare tedeschi.

Lo stato delle relazioni tra i due mercati venne esaminato in modo approfondito nel corso dell'inchiesta sulle cause della depressione del commercio e dell'industria, promossa dal Parlamento inglese nel 1885 ⁶².

Colnaghi, che si trovava in congedo a Londra, testimoniò di fronte alla Commissione ed inviò successivamente una relazione dettagliata; rapporti scritti vennero mandati anche da Brown (Genova), Franz (Roma), Grant (Napoli), Churchill (Palermo) e da altre sedi consolari. Kennedy, il responsabile della sezione commerciale del Foreign Office, che precedentemente era stato segretario di ambasciata in Italia, riassunse i risultati delle varie relazioni ⁶³.

In primo luogo i rapporti ponevano in luce le trasformazioni subite dalla struttura economica italiana: i consoli britannici residenti nelle città del Nord sottolineavano i progressi compiuti nel processo di industrializzazione, mentre quelli dislocati nelle città meridionali sottolineavano la prevalente stagnazione, le forti emigrazioni, la diminuzione del commercio con l'estero.

⁶¹ B.P.P. 1884, LXXX - Rapporto di Brown da Genova per il 1883 - Rapporto di Inglis da Livorno per il 1883.

⁶² B.P.P. 1886 - Royal Commission of Enquiry on the causes of the depression in trade and industry - Vol. XXI, XXII, XXIII.

⁶³ B.P.P. 1886, Vol. XXI, p. 33 - Testimonianza di Colnaghi. - B.P.P. 1886, Vol. XXII, *Italy*, p. 206 e segg..

Una situazione quindi più difficile che nel passato, ma complessivamente non sfavorevole agli interessi inglesi: alla chiusura di alcuni sbocchi nel commercio in particolare nel settore tessile, facevano riscontro nuove aperture in altri settori.

Le conseguenze della riforma tariffaria dovevano essere analizzate sotto due punti di vista: in termini assoluti i suoi effetti erano considerati negativi, anche perché essa aveva offerto protezione a settori « che possono essere ritenuti innaturali per l'Italia ». In senso relativo, questo giudizio andava tuttavia approfondito: « Per quanto la tariffa possa essere vessatoria » sottolineava Kennedy « l'Inghilterra gode di pari diritti (sul mercato italiano) alle altre Nazioni, le quali secondo la testimonianza unanime dei consoli, sono riuscite a battere la concorrenza inglese in molti settori del commercio ».

Colnaghi raccolse diligentemente un cospicuo materiale dalle statistiche italiane, riportando voce per voce le esportazioni inglesi, francesi, tedesche e belghe negli ultimi cinque anni.

Riportiamo alcune voci (tav. XIX) relative all'esportazione in Italia di beni capitali: gli altri settori, in particolare quello tessile, seguivano andamenti simili, seppure meno marcati.

Ne risultava un quadro caratterizzato non tanto dalla caduta delle esportazioni inglesi, quanto dal forte sviluppo di quelle tedesche.

In pochi anni, partendo da una posizione assolutamente secondaria, i produttori tedeschi erano riusciti a battere la concorrenza francese nel settore dei beni industriali, e stavano minacciando da vicino le posizioni tradizionalmente detenute sul mercato italiano dalle esportazioni inglesi.

Nell'analizzare le ragioni di questi successi, i rapporti ponevano in luce assai più che divari nei prezzi e nella qualità delle merci, le questioni relative al trasporto delle merci e ai metodi commerciali. Silenzio ambiguo quello relativo ai prezzi dei prodotti: dovuto alla mancanza dei dati e all'incertezza di eventuali analisi, certamente lunghe e complesse, ma che forse nascondeva opinioni, che sarebbero ri-

Tav. XIX - Esportazioni in Italia dall'Inghilterra, dalla Germania e dalla Francia di ferro e macchinari (in tonnellate).

	Anni	Ferro in barre (1)	Ferro laminato (2)	Ghisa (3)	Rotaie (4)	Utensili (5)	Macchine a vapore (6)	Altre macchine (7)
Gran Bretagna	1880	27,652	8,526	2,265	21,500	591	1,354	6,801
	1881	39,567	9,480	3,043	29,637	638	1,407	7,640
	1882	27,713	9,216	4,478	54,893	600	1,371	10,963
	1883	27,783	12,095	2,813	61,672	762	518	8,511
Germania	1880	426	628	962	925	512	507	1,224
	1881	1,315	606	1,948	21	348	2,543	1,697
	1882	6,557	791	1,838	2,212	265	2,194	3,089
	1883	25,438	5,721	3,284	23,979	855	4,726	3,416
Francia	1880	4,658	3,151	1,960	843	2,441	752	3,461
	1881	7,709	775	3,667	34	2,660	1,359	4,522
	1882	8,437	3,233	4,832	564	2,415	2,336	5,416
	1883	6,608	2,480	4,874	2,325	2,361	155	4,127

sultate imbarazzanti in una inchiesta ufficiale. Non sono infrequenti a questo proposito testimonianze inglesi (lettere al « Times », corrispondenze, accenni in relazioni consolari) contenenti accuse all'industria tedesca di praticare una politica di « dumping » sul mercato italiano, a spese della concorrenza inglese ⁶⁴.

A parte ciò, l'apertura del S. Gottardo aveva certamente favorito il commercio delle nazioni continentali e in particolare della Germania. Per contro « le agenzie inglesi favorivano le vie marittime » che, se apparivano convenienti per trasporti di merci ingombranti o di poco prezzo come il carbone, risultavano meno vantaggiose per articoli poco voluminosi e di valore più elevato.

Oltretutto mentre le esportazioni per via di terra potevano essere sdoganate a destinazione, quelle per via di mare dovevano essere liberate al porto di sbarco provocando spese aggiuntive. Certo, qualcosa poteva essere fatto per migliorare la situazione. Bisognava tuttavia tener presente che « l'Inghilterra è il solo grande Paese interessato al problema delle agevolazioni ai trasporti marittimi ».

Un altro fattore, indicato come preminente per il successo del commercio tedesco era costituito dalle capacità dei rappresentanti commerciali e delle case di esportazioni.

Il loro numero, il livello di conoscenze tecnologiche, i termini favorevoli accordati per le consegne e per i pagamenti, avevano contribuito in maniera determinante all'espansione delle esportazioni tedesche in Italia.

Per contro i commercianti inglesi in alcuni casi « si ritiravano spontaneamente dalla lotta in settori che presentavano tanti ostacoli... ed offrivano risultati così dubbi ».

Un commento amaro, in contrasto con le annotazioni che Colnaghi aveva scritto alcuni anni prima, alle prime avvisaglie dell'offensiva commerciale tedesca.

Non può essere sottaciuta la differente collocazione del

⁶⁴ « The Times », 23-11-1880, *Protection in Germany*; « The Times », 14-2-1881, *England and her foreign critics*.

Per una trattazione complessiva dell'argomento: R. J. S. HOFFMANN, *The Anglo-German Trade Rivalry*, Philadelphia, 1933, Cap. 1-3.

mercato italiano rispetto all'Inghilterra e alla Germania dopo il 1880. Per i produttori tedeschi l'Italia doveva apparire come una delle piazze più favorevoli, in posizione quasi confinante, con rapide comunicazioni ferroviarie, ed una domanda crescente di prodotti industriali, mentre per quelli inglesi si trattava di uno dei tanti mercati tradizionali, con rendimenti relativamente decrescenti ⁶⁵.

Kennedy nel tracciare le conclusioni affermava, con cautela, ma sostanzialmente accogliendo questi giudizi, che « mentre l'Inghilterra aveva mantenuto il suo posto sul mercato italiano, essa non era riuscita ad assicurarsi quell'incremento che l'aumento di popolazione e di reddito in Italia avrebbe potuto offrirle ».

È lo stesso giudizio che la maggioranza della Commissione formulava a proposito della situazione generale dell'economia inglese ⁶⁶.

⁶⁵ Non si deve dimenticare a questo proposito che erano mutate le ragioni di scambio nel corso degli ultimi decenni tra Inghilterra e Italia. Nel 1883, i prodotti tessili ammontavano al 41 per cento delle esportazioni inglesi in Italia: i prodotti industriali al 43 per cento; altre voci come zucchero, chincaglierie, ecc. al 16 per cento. Nel 1873 tali proporzioni erano rispettivamente 43 per cento, 38 per cento; 19 per cento; nel 1863 55 per cento, 27 per cento, 18 per cento.

⁶⁶ B.P.P. 1886, XXII - Rapporto finale - p. XXV - « La nostra posizione come principale mercato industriale del mondo non è indiscussa come in periodi precedenti e Paesi esteri stanno cominciando a competere con successo contro di noi in molti settori di mercato in cui precedentemente godevamo di una posizione di monopolio ».

Capitolo IX

UNA NUOVA FASE NEI RAPPORTI FINANZIARI

1. Un'« epoca tranquilla » per Lombard Street.
2. La ripresa dei rapporti finanziari italo-britannici.
3. Finanza coloniale.
4. La Grande Depressione e il « modello tedesco ».

1. Un'« epoca tranquilla » per Lombard Street.

Non furono certo anni facili per il mercato finanziario britannico, quelli che seguirono alla crisi del 1873.

Le gazzette finanziarie riportavano lunghe liste di Stati insolventi e articoli in cui si analizzavano le cause prossime e remote di tanti disastri. Su un totale di 500 milioni di Ls. investiti in Inghilterra per prestiti governativi all'estero, oltre un terzo veniva considerato parzialmente o totalmente perduto¹.

Nuove iniziative in imprese private apparivano rischiose sia all'interno sia all'estero, a causa della depressione generale che coinvolgeva i mercati sulle due rive dell'Atlantico.

In breve, secondo i dati pubblicati dall'« Investor's Manual Monthly » l'ammontare dell'offerta di sottoscrizioni azionarie discese da Ls. 110,1 milioni nel 1874 a una media inferiore ai 45 milioni negli anni successivi².

¹ « The Economist », 8-3-1879, *Commercial History and Review for 1878*; « The Times », 9-8-1876, *Foreign Loans*.

² « Investor's Manual Monthly », *Financial History: 1876 - 1877 - 1878*.

A questa contrazione del mercato azionario, faceva riscontro la crisi del credito, in seguito alla depressione del commercio e dell'industria, alle fluttuazioni del prezzo dell'argento, alla forte propensione alla liquidità del mercato.

La concorrenza tra gli istituti di credito assunse forme particolarmente aspre: alti tassi di interesse venivano offerti per la raccolta dei depositi, determinando un elevamento del tasso di sconto ed una diminuzione dei profitti bancari³.

Una Commissione d'Inchiesta, nominata nel 1878 per indagare sul funzionamento del sistema bancario, non riscontrò alcun serio motivo per giustificare le lamentele diffuse, e ne riconfermò la validità⁴. Ironicamente la pubblicazione di questo rapporto coincise con il fallimento della City of Glasgow Bank, una delle maggiori e più antiche banche scozzesi, travolta dalla crisi del commercio indiano⁵.

Sebbene le conseguenze di questo dissesto fossero pesanti, la Borsa di Londra evitò il panico sia perché le difficoltà della City of Glasgow Bank erano conosciute negli ambienti finanziari, sia perché la depressione stessa aveva allontanato da tempo il pubblico da pesanti impegni.

Solo alla fine del 1879, seguendo gli andamenti generali, il mercato finanziario ritrovava una situazione di equilibrio tale da consentire una duratura ripresa. Parte delle insolvenze degli Stati esteri erano state risolte, parte erano state assorbite: soprattutto, la ritrovata fiducia del pubblico nella ripresa del commercio consentiva alle banche di abbassare il tasso di sconto e di avviare una politica di espansione creditizia. Altri Stati tornavano a chiedere prestiti sul mercato di Londra. È tuttavia degno di rilievo il fatto che non vi fu in questo settore un « boom » paragonabile a quello di dieci anni prima: l'esportazione di capitale, secondo la valutazione di H. Feis e C. K. Hobson ammontò ad una media annuale di circa 23

³ « The Bankers Magazine », luglio 1878, *Variations of the Discount Rate in the Last Seven Years*.

⁴ « The Bankers Magazine », ottobre 1878, *Report of the Stock Exchange Commissioners*.

⁵ « The Bankers Magazine », novembre 1878, *Failure of the City of Glasgow Bank*; « The Times », 10-10-1878.

milioni di Ls., meno di un terzo dei livelli raggiunti dieci anni prima⁶.

L'espansione degli investimenti riguardò in particolare il mercato interno: i periodici economici riportavano con rilievo notizie relative al « forte aumento » dei valori azionari, mentre le offerte di sottoscrizione toccavano nel 1881 la cifra pari a Ls. 115,3 milioni, un livello superiore a quello raggiunto nel 1874⁷.

Secondo alcuni storici fu proprio questa caratteristica, vale a dire il prevalente rivolgersi verso il mercato interno degli investimenti, a determinare una situazione di saturazione e quindi una nuova recessione nel corso del 1883. Per contro, gli osservatori contemporanei sottolineavano le ripercussioni della crisi americana e gli effetti della bancarotta della Union Générale, che aveva sconvolto la piazza di Parigi l'anno precedente⁸.

Queste interpretazioni appaiono accentuare aspetti strettamente collegati: la ripresa economica e finanziaria inglese aveva tratto spunto dalla situazione economica internazionale, ma a differenza del passato, gli investimenti si rivolsero innanzitutto verso il mercato interno, con rendimenti decrescenti⁹. Le difficoltà insorte in vari mercati nel corso del 1883 accelerarono le tendenze recessive anche in Inghilterra. Non furono registrati clamorosi dissesti, né il mercato subì momenti di panico: nell'analizzare l'evoluzione congiunturale, i commentatori sottolineavano la caduta nelle quotazioni dei titoli, la diminuzione nell'offerta di sottoscrizioni, la ulteriore rarefazione nell'esportazione di capitali¹⁰.

Considerando le persistenti tendenze deflazionistiche e il corso degli avvenimenti succedutisi dopo il 1873, alla fine del 1883 alcune tra le più rappresentative figure della City discutevano se le cause fossero da ricercare nella diminuzione nel-

⁶ H. FEIS, *Europe, The World's Banker*, op. cit., app. B; C. K. HOBSON, *The export of capital*, op. cit., p. 227.

⁷ « The Economist », 18-2-1882, *Commercial History and Review* 1881.

⁸ « The Investor's Manual Monthly », *Financial History* 1882-1883.

⁹ W. W. ROSTOW, *British Economy of the XIX Century*, Oxford, 1948, p. 126. L. H. JENKS, *The migration of British capital*, op. cit., p. 287.

¹⁰ « The Statist », 24-1-1883, *Financial and Commercial History of* 1882.

la produzione di oro e nel concomitante accaparramento da parte di vari Stati, come la Germania, gli USA e l'Italia, che avevano recentemente adottato il « gold standard » o in altre ragioni. Vale la pena sottolineare come né G. J. Goschen, propugnatore della spiegazione monetaria della depressione, né l'articolista del « The Economist », suo avversario, proponevano in alcun modo un ritocco della parità aurea o del funzionamento del mercato monetario. In definitiva essi concordavano sul fatto che, comunque provocate, le tendenze deflazioniste in atto sul mercato mondiale tendevano ad avvantaggiare i paesi creditori, ed in primo luogo l'Inghilterra nei confronti dei propri debitori ¹¹.

Il tono vivace, ma sostanzialmente accademico di queste discussioni, sottolineava in fondo la posizione unica del mondo finanziario inglese sul mercato mondiale.

La supremazia commerciale, la solidità della sterlina, la estensione dell'Impero, i crediti accumulati negli ultimi quarant'anni, e per converso il relativo declino di Parigi e « l'immaturità » di piazze come Berlino e New York, contribuivano a rafforzare l'egemonia finanziaria della City.

Come è stato autorevolmente scritto, l'Inghilterra emergeva proprio in questi anni a centro regolatore del commercio, degli investimenti, della finanza su scala mondiale ¹².

Funzioni queste che, se favorivano la specializzazione e la diversificazione delle strutture, imponevano una certa dose di conservatorismo nella condotta degli affari, in particolare nel settore creditizio ¹³.

Lo stesso Bank Act, gli stessi principi, le stesse Case, controllavano il mercato come negli ultimi trenta anni. A parte la applicazione generalizzata della responsabilità limitata alle strutture bancarie, non debbono essere registrate innovazioni nel funzionamento della Borsa e del sistema creditizio britannico ¹⁴.

In particolare, le banche inglesi non acquistarono nei

¹¹ « The Economist », 21-4-1883.

¹² J. B. CONDLIFFE, *The commerce of Nations*, Londra, 1951, p. 288.

¹³ R. RIPLEY, *A short history of investments*, Londra, 1934, p. 65.

¹⁴ P. EMDEN, *Money Powers of Europe*, op. cit., p. 222.

confronti dell'industria quella posizione che doveva divenire caratteristica delle grandi case bancarie tedesche.

Una struttura industriale da tempo matura, basata su capitali e tradizioni familiari consolidate, strettamente legata ai principi della libera concorrenza e del libero scambio, rifiutava la razionalizzazione che il capitale bancario poteva offrire. In questa situazione può forse essere ricercato uno dei motivi che stavano alla base del più lento progresso dell'industria inglese rispetto alle nuove potenze industriali, quali la Germania e gli USA. D'altro canto, proprio per questi motivi il sistema creditizio e la City di Londra potevano svolgere senza condizionamenti le proprie funzioni su scala nazionale, imperiale e mondiale.

Tra « l'epoca tranquilla » che si apriva in Lombard Street e la « opacità » dell'evoluzione industriale esiste un rapporto di correlazione e dipendenza, che gli storici non hanno mancato di rilevare ¹⁵.

Era il « trionfo del capitalismo azionario britannico », basato sul reinvestimento all'estero degli utili percepiti sui crediti passati, sull'afflusso di capitali da ogni parte del mondo, in modo tale da riuscire spesso sovrabbondante rispetto alle possibilità di impiego e sulla « ricerca di mercati sicuri per gli investimenti attraverso una politica imperialistica » ¹⁶.

2. La ripresa dei rapporti finanziari italo-britannici.

Lentamente dapprima, ma con evidenza, si venivano rafforzando i rapporti tra il mercato finanziario inglese e quello italiano nel corso di questi anni.

Non solo si erano risolte le questioni sospese nel 1866: anche gli ultimi protagonisti di quelle vicende, ormai stavano scomparendo di scena. La Anglo-Italian, fallite anche la Italian Lands Co. e la Florence Lands and Public Works, cercava di

¹⁵ J. H. CLAPHAM, *An Economic History of Modern Britain*, op. cit., Vol. II, p. 385.

¹⁶ G. W. EDWARDS, *The Evolution of Finance Capitalism*, New York 1938, p. 78; W. W. ROSTOW, *British Economy of the XIXth Century*, op. cit., p. 126.

recuperare il proprio capitale attraverso interminabili cause giudiziarie ¹⁷.

Figure politiche come Hudson, Ricasoli, Lacaita si erano ritirate dagli affari; alla testa di alcune case finanziarie, come la Hambro's e la Baring's erano subentrati i rappresentanti di una nuova generazione di banchieri.

Dopo il 1875, la persistente depressione in entrambi i mercati impedì per qualche tempo il formarsi di occasioni di investimento e lo sviluppo dei rapporti finanziari. Lo stesso consolidato italiano, soggetto ad ampie fluttuazioni, veniva giudicato « non ben collocato, come in precedenza » ¹⁸.

Alle difficoltà finanziarie, si univano perplessità di ordine politico: il passaggio del potere alla Sinistra, in particolare per le implicazioni di politica estera che poteva comportare, non venne salutato con eccessivo favore degli organi di stampa inglese ¹⁹. Con tutto ciò il fatto che l'Italia avesse ottenuto il pareggio, che il nuovo partito di governo si pronunciasse per il mantenimento di una politica di stretta economia, consolidava il credito dell'Italia anche presso i circoli finanziari inglesi ²⁰.

Neppure il riscatto delle ferrovie e le polemiche che precedettero e seguirono la convenzione di Basilea sembrarono mutare la buona disposizione della City nei confronti dell'Italia ²¹. Lionel Rothschild si recò personalmente da Menabrea per ricordare all'ambasciatore italiano la potenza della sua Casa non solo sulla piazza di Parigi, ma anche a Londra: « Se il Governo italiano » concludeva « consente al contratto già stipulato... possiamo promettere condizioni vantaggiosissime per il prossimo prestito per l'abolizione del corso forzoso... altrimenti la risposta sarà più riservata » ²².

¹⁷ « The Economist », 8-2-1879; « The Times », 9-1-1878, 15-2-1879.

¹⁸ « The Economist », 12-5-1877.

¹⁹ « The Times », 20-3-1877, *Italian Armaments*; 20-3-1880, *Italy and Europe*.

²⁰ « The Economist », *Italian Prospects*; « The Times », 9-3-1877, *The Finances of Italy*. A.S.M.E. Inghilterra 1877. Atteggiamenti inglesi sulle Finanze italiane. Menabrea a Melegari, 26-1-1877, 331.

²¹ « The Economist », 24-5-1879, 27-9-1879.

²² A.S.M.E. Inghilterra, Menabrea a Melegari, 26-5-1876, 1362.

Alcuni giornali, come il « Times », espressero critiche severe nei confronti della politica ferroviaria italiana²³: in generale, tuttavia, la questione suscitò scarse reazioni²⁴.

Le difficoltà della compagnia ferroviaria Alta Italia e il mancato pagamento di dividendi avevano da tempo diminuito l'interesse del mercato per questa società: ora, l'accordo poteva consentirle di concentrarsi sulle linee austriache più redditizie e riequilibrare la propria posizione finanziaria.

Con la ripresa economica, un forte interesse per il mercato italiano si rese manifesto.

Rotte le trattative con i Rothschild, coinvolti direttamente nelle controversie tunisine, il Governo italiano si dovette rivolgere, come di consueto, al mercato di Londra per piazzare l'emissione per l'abolizione del corso forzoso.

Nel corso del 1880 le trattative vennero avviate e felicemente concluse tra il Governo italiano e le case Hambro's e Baring's, che si ponevano alla testa di un sindacato formato dalla Banca Nazionale e dalle Caisse d'Escompte di Parigi²⁵. Alla conclusione dell'accordo fu dato grande rilievo dalla stampa britannica: un'emissione di 729 milioni di lire costituiva la più importante transazione finanziaria mai effettuata tra Inghilterra e Italia e di gran lunga il maggior prestito effettuato nello Stock Exchange nel 1881²⁶.

Le quotazioni della Rendita Italiana, che nel corso degli ultimi due anni erano aumentate di 20 punti, subirono un ulteriore rialzo all'annuncio della nuova emissione. Per contro, apprensioni venivano espresse per il fatto che una grossa parte del prestito dovesse essere fornito dal Governo ita-

²³ « The Times », 22-5-1876, *Italian Railways*.

²⁴ « The Economist », 20-5-1876; « The Statist », 3-1-1882, *South-Austrian Railways*.

²⁵ Fenn's, on funds compendium 1883, *op. cit.*. Il prestito venne suddiviso in due emissioni di pari ammontare e offerte a 90 nel luglio del 1881 e a 88 nel maggio dell'anno seguente.

²⁶ « The Economist », 2-7-1881, *The Italian loan: its effects on the money market*; « The Statist », 13-11-1880, *The proposed abolition of the forced currency in Italy*; 7-10-1882, *The collection of gold by Italy*; « The Times », 21-6-1881 - 12-7-1881, *Italian loan*.

liano in oro, data la sua relativa rarefazione sul mercato mondiale.

Hambro's e Baring's eseguirono con estrema cura l'operazione: evitata la piazza di Parigi, data l'ostilità dei Rothschild e la crisi prevalente in quel mercato, esse aprirono le sottoscrizioni anche in Germania, riservando tuttavia la parte maggiore dell'emissione alla Borsa di Londra.

La raccolta dell'oro fu scrupolosamente suddivisa tra diversi mercati: somme oscillanti tra due e tre milioni di sterline vennero raccolte in Germania, Stati Uniti, Inghilterra, Francia, Italia, in modo da non creare turbamenti di sorta²⁷.

Anche in Italia l'operazione, accolta dapprima con una certa apprensione, si concluse con successo. Grillo, il nuovo direttore della Banca Nazionale scriveva ad E. A. Hambro, comunicandogli le congratulazioni del Governo italiano: « Per il momento il pericolo del drenaggio dell'oro non sembra sussistere. È molto soddisfacente vedere con quale calma e fiducia il pubblico abbia accolto il grande avvenimento... I cambi non ci sono sfavorevoli. Il cambio con la Francia è alla pari... Le tratte su Londra seguono da vicino i livelli di Parigi... Infine il tasso di sconto è in Italia più alto che altrove, ciò che facilita l'ingresso di capitali nel Paese piuttosto che la loro uscita »²⁸.

Benché oltre alla Casa Hambro's anche la Banca Baring's avesse partecipato alla emissione del 1881, fu soprattutto con la prima che la Banca Nazionale intrecciò stretti rapporti, rinnovando una tradizione trentennale.

In termini di grande deferenza, Grillo si rivolgeva a più riprese a E. A. Hambro nel corso di questi anni, per mantenere ed estendere i contatti tra la Banca Nazionale e l'alta finanza inglese. A volte la corrispondenza riguardava materie

²⁷ « The Economist », 12-5-1883.

²⁸ Archivio della B.N.R.I. - E/1 G. Grillo a E. A. Hambro, 20-4-1883. Non dovettero tuttavia mancare le manovre speculative provenienti proprio dall'Inghilterra, cfr. Grillo a Orazio Fenzi, che lamentava il leggero aggio dell'oro sulla moneta: « Se l'oro » scriveva Grillo « dovesse stare qui alla pari, noi saremmo esposti a vedercelo portare via da altri Paesi e specialmente dall'Inghilterra, la quale vi si è provata in parte e vi ha fatto assegnamento per l'avvenire », 3-5-1883, C/1.

di normale amministrazione, come la richiesta di ottenere gli statuti delle principali banche britanniche²⁹, o quella di stabilire un regolare scambio dei consuntivi di cassa tra la Banca d'Inghilterra e la Banca Nazionale³⁰, o di far pubblicare una risposta ad un articolo sul « The Economist » sulla situazione monetaria italiana basato su « apprezzamenti infondati e tali da sviare l'opinione pubblica » inglese³¹.

A volte, le questioni trattate erano assai più riservate, come nel caso di una proposta fatta da « un gruppo di capitalisti inglesi per la gestione delle Ferrovie Mediterranee a condizioni più vantaggiose di quelle della Banca Generale ». La Banca Nazionale non era « interessata in alcun modo all'operazione », ma dato che i partecipanti, indicati come Laing, Alt, Waring Brothers, Elias, Petisson, venivano considerati « persone designate da più lontano », essa desiderava conoscere « se le proposte inglesi erano serie »³².

Non è difficile scorgere la mano dei Rothschild dietro questa operazione, che si concluse in un nulla di fatto³³.

Il risultato più importante della cooperazione tra la Banca Nazionale e la Banca Hambro's in questo periodo fu l'avvio di una stretta collaborazione con le grandi banche tedesche in relazione alle emissioni italiane.

Attraverso la mediazione della casa Hambro's, le autorità tedesche consentirono l'accettazione da parte della Banca Imperiale Tedesca del consolidato italiano come titolo valido per ottenere crediti bancari³⁴.

Sebbene i legami tra il mondo finanziario inglese e quello italiano vantassero ormai tradizioni sufficientemente conso-

²⁹ Ar. B.N.R.I. - G. Grillo a E. A. Hambro, 5-4-1883 - E/1.

³⁰ Ar. B.N.R.I. - G. Grillo a E. A. Hambro, 3-7-1883 - E/1.

³¹ Ar. B.N.R.I. - G. Grillo a E. A. Hambro, 18-11-1883 - E/1.

³² Ar. B.N.R.I. - G. Grillo a E. A. Hambro, 20-5-1884 - E/2.

³³ Ar. B.N.R.I. - G. Grillo a E. A. Hambro, 27-5-1884 - E/2. La risposta di Hambro non è stata rintracciata, ma Grillo rispondeva di averla letta con « il più grande interesse » e di volerne fare « l'uso più riservato ».

³⁴ Ar. B.N.R.I. - G. Grillo a E. A. Hambro, 15-4-1884 - E/1, cfr. anche Rapporti al Direttore, Vol. 3 - passim.

lidade, essi non avevano mai raggiunto una posizione di preminenza tale da giustificare un rapporto esclusivo.

A loro volta le banche italiane, posti in termini antagonisti i rapporti con Parigi, tendevano ad allargare il mercato per le emissioni italiane, interessando anche le ricche piazze tedesche.

La corrispondenza tra G. Siemens, direttore della Deutsche Bank e il comm. Grillo, presenta a questo proposito scarni ma interessanti elementi di giudizio.

La alleanza tra la Hambro's, la Banca Nazionale e la Deutsche Bank si consolidava nel corso del 1883 attraverso la prima emissione del prestito Città di Roma, assunto dalle tre banche suddette³⁵.

La quota di 729 mila sterline, riservata al mercato inglese, veniva agevolmente coperta.

Nel corso del 1884 le prospettive favorevoli affacciatesi per l'economia italiana nel corso della fase di espansione 1880-1883 venivano a mancare. Grillo informava mestamente E. A. Hambro il 14-4-1885, che « la forte caduta che ha colpito la nostra rendita e le crescenti operazioni d'arbitraggio tra l'Italia e le piazze estere hanno avuto per effetto di elevare sensibilmente il corso dei cambi... In questa situazione la Banca ha dovuto aumentare il tasso di sconto dal 5 al 6 % per frenare la speculazione e per conservare i capitali esteri che si trovano nel nostro Paese... »³⁶.

La crisi tuttavia non modificava i saldi rapporti tra il mercato italiano e le Banche Hambro's e Baring's da un lato, e con la Deutsche Bank e altre case tedesche dall'altro. Negli anni successivi esse avrebbero curato le più importanti emissioni all'estero effettuate dall'Italia, come quelle relative alle ferrovie, alla Città di Roma e altre.

Le grandi emissioni non furono il solo campo che interessò la borsa inglese nei confronti dell'Italia. In particolare tra il 1880 ed il 1883, la favorevole congiuntura, i nuovi legami stabiliti tra i due mercati in seguito all'abolizione del

³⁵ « The Investor's Manual Monthly », 29-12-1883.

³⁶ Ar. B.N.R.I. - G. Grillo a E. A. Hambro, 14-4-1885 - E/2.

corso forzoso, originarono un flusso di investimenti inglesi in Italia in svariati settori.

Importanti sviluppi si registrarono nel campo assicurativo: tra il 1875 ed il 1879 le società francesi erano giunte a controllare ampi settori del mercato e avevano contribuito alla formazione di nuove società assicurative italiane con caratteristiche innovative rispetto alle superate compagnie nazionali. Le statistiche riportano al secondo posto per numero ed importanza, le succursali di società inglesi, seguite da compagnie austriache, tedesche, svizzere. È probabile che queste società traessero spunto dalle assicurazioni navali e che via via venissero estendendo la propria attività ad altri rami, quali quello sulla vita, incendio, ecc.³⁷.

Inoltre, in questi anni per la prima volta dopo l'Unificazione, la Borsa di Londra parve interessata a progetti relativi ad investimenti industriali: la Anglo-Italian « brush » Electric Light and Power Co. (cap. Ls. 400.000), venne lanciata nel 1882, con molti altri progetti di questo tipo, che, tuttavia, vennero liquidati dopo una breve vampata di entusiasmo³⁸.

Altre iniziative vennero riportate dalla stampa: una di esse proponeva la costituzione di uno stabilimento per il raffinamento dello zucchero vicino a Bologna, ma all'ultimo momento le trattative tra i gruppi inglesi e italiani interessati fallirono³⁹.

Diverse compagnie minerarie, con un capitale variante tra le 100.000 e le 500.000 Ls., aprirono le sottoscrizioni sul mercato inglese: tra queste, la maggiore risultava la Anglo-Italian Iron and Mining Co., con un capitale di Ls. 500.000, lanciata nel 1884 che proponeva l'acquisto di miniere di ferro e la costruzione di un impianto siderurgico vicino a Terni⁴⁰.

Non è difficile collegare queste iniziative con le prospettive di rapido sviluppo industriale che sembrava caratterizzare il mercato italiano: molte di esse fallirono sul nascere,

³⁷ « The Economist », 20-3-1880, cfr. anche: I. SACHS, *L'Italie, ses finances...*, *op. cit.*, Sociétés d'assurance, p. 737.

³⁸ P.R.O., 31 B.T., 28, 587.

³⁹ E. CORBINO, *Annali*, *op. cit.*, Vol. III, p. 182.

⁴⁰ P.R.O., 31 B.T., 29, 232.

sottolineando le difficoltà dell'evoluzione industriale in questo periodo in Italia.

Maggiore successo ebbero gli investimenti inglesi in Italia nei settori tradizionali, quali le compagnie per servizi municipali, e soprattutto le società tranviarie, in forte espansione in questi anni.

Tra i primi possono essere ricordati la Turin Water Co. (cap. Ls. 775.000) e la Cagliari Gas and Water Co..

Per contro, la Italian Narrow Gauge Co. (cap. Ls. 300.000), la Alta Italian Tramways Co. (capitale Ls. 120.000), la Marsala-Palermo Railway Co., e la Italian Railway Syndicate, costituivano le maggiori iniziative inglesi nel settore delle ferrovie secondarie e nelle società tranviarie⁴¹.

Complessivamente, può essere valutato attorno ai 16-17 milioni di Ls. l'ammontare complessivo degli investimenti inglesi in Italia negli anni 1880-1883.

Gli sbocchi non risultavano dissimili da quelli che avevano costituito i settori principali di intervento nel corso del « boom » 1861 - 1865: emissioni statali, servizi municipali, miniere.

Il contesto era invece profondamente modificato: abbandonato lo spirito di avventura, i facili entusiasmi, la improvvisazione di allora, le relazioni finanziarie tra i due Paesi tendevano ad essere continuamente seguite, in un certo senso burocraticamente coltivate, dai direttori delle grandi banche e dai loro uffici.

Una questione non solo di carattere formale, poiché rispecchiava il consolidamento della finanza italiana e la dimensione nuova delle relazioni internazionali.

3. *Finanza coloniale.*

Appropriatamente alcuni storici hanno caratterizzato le vicende che portarono all'occupazione dell'Egitto e della Tu-

⁴¹ Elenco delle nuove società pubblicato dalla « Investor's Manual Monthly » nell'ultimo numero di ogni anno, 1876 - 1883. Cfr. anche: « The Economist », « The Statist », passim.

nia come « imperialismo informale »⁴². Avvenimenti nei quali la linea di demarcazione tra aspetti finanziari, strategici, diplomatici è spesso sfuggente: l'alta finanza assumeva un ruolo di primo piano nel dirigere e a volte anche sostituire la diplomazia delle maggiori Potenze nell'azione di assoggettamento coloniale⁴³. A loro volta i Governi europei assicuravano l'appoggio a questa politica cercando di non esporsi direttamente e di intervenire apertamente, solo per sanzionare l'esito finale delle contese.

Dopo il 1875, i fragili equilibri che avevano retto i rapporti tra Potenze europee e Stati mussulmani si spezzavano.

Da un lato la impossibilità di far fronte agli impegni finanziari acuiva le contraddizioni interne di strutture assolutiste e semifeudali, ma già assoggettate all'egemonia del mercato capitalistico europeo. Dall'altro le rivalità tra le Potenze mediterranee si approfondivano sotto la spinta di una logica esclusivista che dominava la politica di ognuna di esse⁴⁴.

Trattare dei rapporti tra Italia ed Inghilterra in questo ambito sarebbe argomento troppo vasto; porre a fuoco i rapporti finanziari al di fuori del contesto politico, impossibile; intendiamo quindi solo sottolineare alcuni aspetti per le loro implicazioni nell'evoluzione dell'economia italiana e per lo svolgimento dei rapporti italo-inglesi.

Le statistiche ufficiali, i rapporti consolari, la fitta corrispondenza diplomatica, offrono un quadro sufficientemente chiaro delle attività e delle aspirazioni delle colonie italiane stabilite in Egitto e Tunisia dopo l'Unificazione⁴⁵. Formate soprattutto da artigiani, piccoli commercianti, professionisti,

⁴² J. GALLAGHER e R. E. ROBINSON, *The Imperialism of Free Trade*, in « Economic History Review », 1953 - 1954, VI, p. 1.

⁴³ A. D. ELLIOT, *The Life of G. J. Goschen, 1st. Viscount Goschen*, Londra, 1911, Cap. V: *Egypt*, p. 166 e segg.; cap. VII: *The mission to Constantinople*, p. 196 e segg..

⁴⁴ W. L. LANGER, *European alliances and alignments*, New York, 1950 - Trad. it.: *L'Europa in pace*, Firenze, Vol. I, p. 351.

⁴⁵ Censimento degli Italiani all'estero, 31-12-1871, Roma, 1874 e Censimento degli Italiani all'estero, 31-12-1881, Roma, 1884. La colonia italiana in Egitto nel 1881 risultava composta da 16.302 residenti; in Tunisia: 11.106 residenti. - Cfr. anche le professioni registrate.

esse costituivano in certo qual modo una sorta di « ceto medio » europeo tra le colonie semi-proletarie greche, cipriote, maltesi da un lato e le *élites* finanziarie e commerciali francesi e inglesi dall'altro.

Numerosi incidenti con le autorità locali sembrano provare che esse aspirassero anche a rivolgersi verso l'acquisto e lo sfruttamento della terra, scontrandosi con gli ordinamenti feudali ancora vigenti.

Debole risultava la partecipazione italiana alle vicende finanziarie: le grandi emissioni erano state assunte dalle Case francesi ed inglesi, senza partecipazioni rilevanti da parte degli istituti italiani. Manovre sui titoli turchi venivano riportate anche nei bollettini delle Borse italiane⁴⁶: si trattava comunque di speculazioni modeste dovute all'ascesa della Rendita Italiana e alla ricerca di *stocks* ad elevato rendimento.

A loro volta i residenti italiani in Egitto e in Tunisia avevano anticipato alle autorità locali piccole somme, che entravano a far parte del debito fluttuante.

Facendo leva su questi diritti, una rappresentanza italiana era entrata a far parte della Commissione Finanziaria di Controllo, costituita in Tunisia fin dal 1869 sotto la pressione dell'alta finanza e del Governo francese.

Una posizione apparentemente solida, che cercava di lucrare sull'accordo con le altre Potenze europee e sui rapporti diretti con i Governi locali, favorevoli alla presenza italiana, proprio per la sua relativa debolezza.

Gli avvenimenti successivi al 1876 compromisero gravemente queste prospettive. A. Scialoia, invitato al Cairo da Ismail come consigliere privato, veniva allontanato bruscamente su pressione di Goschen-Joubert, rappresentanti dei creditori francesi ed inglesi. Nel riferire sul fallimento della sua missione a Melegari, egli descriveva il suo piano come diretto da un lato a confermare l'indipendenza del Khedivé, dall'altro a favorire i detentori di titoli del debito fluttuante. Ai suoi occhi Goschen e Joubert non erano altro che « borsieri »: il ministro degli Esteri avvertiva tuttavia la gravità del-

⁴⁶ B.P.P. 1878, 1879, LXXI - Calvert da Napoli. Rapporto sul commercio di Napoli per il 1878.

l'accaduto e l'impossibilità di porvi rimedio. Il Governo italiano non aveva potuto intervenire a causa del carattere non ufficiale della missione: d'altro canto « se noi pure avessimo avuto dei capitalisti, che si fossero fatti rappresentare da un delegato, la nostra posizione nell'ultima fase sarebbe stata migliore » rispondeva mestamente Melegari, in forma privata a Scialoia ⁴⁷.

I creditori francesi ed inglesi si assicuravano nel nuovo Gabinetto egiziano il ministero dei Lavori Pubblici e quello delle Finanze: a mala pena, dietro ripetute insistenze, il Governo italiano otteneva alcuni posti subalterni del ministero delle Finanze nei mesi successivi ⁴⁸.

Peggior trattamento subivano le sollecitazioni italiane per una rappresentanza nella progettata Commissione di Controllo finanziario per l'Impero Ottomano. Alle pressioni di Menabrea, Salisbury rispondeva che « l'amministrazione attraverso una commissione internazionale sembrava impossibile. Era già abbastanza difficile mantenere l'unità tra due (Potenze): sarebbe stato impossibile garantire l'unanimità in tre » ⁴⁹.

L'equilibrio precario che aveva retto i rapporti tra i Governi europei e il Bey in Tunisia si spezzava in questo stesso periodo. La diplomazia inglese, che aveva svolto un'azione mediatrice e di sostegno del Bey, abbandonava la partita nel corso del Congresso di Berlino, assicurando il proprio appoggio alle pretese francesi ⁵⁰. Lo scontro tra Francia e

⁴⁷ A.S.M.E. Egitto - Carteggio Melegari-Scialoia 10-8-1876 - 19-12-1876. Cfr. anche: P. ALATRI, *Lettere edite ed inedite di A. Scialoia*, in « Movimento Operaio », 1956, V.

⁴⁸ A.S.M.E. 1878 - 4087 - Menabrea sul nuovo ministero egiziano 17-10-1878 - 4097 - Le manovre dei Rothschild per la presenza dei rappresentanti europei 18/10 - 211/478 - 31-7-1878. Corti a Menabrea sul ministero egiziano.

⁴⁹ F.O. 170/276, n. 319, 7-6-1879 - Salisbury a Paget.

⁵⁰ Documents Diplomatiques Français, Vol. II - 21-7-1878, n. 330. Waddington a D'Harcourt: « Mentre Lord Salisbury mi offriva Tunisi, suggeriva che gli italiani avrebbero potuto occupare Tripoli; non so se il regalo sia per loro conveniente, ma non penso che esso rappresenterebbe per noi un grande inconveniente; in ogni caso sarebbe

Italia si basò da un lato sull'influenza algerina e sulla presenza di una forte colonia italiana, dall'altro su una serie di concessioni su ferrovie, porti, telegrafi, miniere, poste all'asta da imprenditori inglesi falliti o strappate al Bey attraverso pretesti e minacce⁵¹. Anche in questo caso, la diplomazia italiana dovette supplire alla mancanza di interessi finanziari sufficientemente forti da resistere all'offensiva francese.

Testimonianze conclusive dimostrano che il Governo Cairoli dovesse spingere energicamente, e con scarso successo, i riluttanti imprenditori italiani ad intervenire in una situazione che essi dovevano considerare di scarso interesse o insostenibile⁵².

Alla fine, Cairoli otteneva qualche successo sul terreno finanziario, anticipando a Rubattino la somma per vincere a Londra l'asta per una concessione ferroviaria e ottenendo in altre occasioni l'appoggio di alcuni gruppi finanziari inglesi attraverso alla mediazione R. A. Heath.

Questi stessi successi facevano precipitare la crisi: esponendosi in prima persona il Governo italiano facilitava la risposta diplomatica e militare francese. Le sconfitte subite dal 1875 in poi dimostravano come la diplomazia italiana non potesse attenersi alle regole « dell'imperialismo informale »: assumere tuttavia direttamente l'iniziativa comportava rovesci ancor più pesanti.

L'esportazione di capitali, in una situazione finanziaria quale quella della Penisola nel corso del decennio 1880-1890, era economicamente assai costosa: erigere su queste fondamenta una politica, come quella delle maggiori Potenze, era assurdo.

Per la classe politica italiana fu questo un momento di scelta: la diplomazia italiana si batteva per ricostruire il

questo un mezzo per testimoniare la nostra buona volontà all'Italia ». Cfr. anche: n. 347 - 4-10-1878 - Waddington a D'Harcourt; n. 348 - 9-10-1878 - Waddington a D'Harcourt.

⁵¹ W. L. LANGER, *The European Powers and the French Occupation of Tunis*, « American Historical Review », ottobre 1925 - gennaio 1926.

⁵² Archivio Cairoli, Carte della Presidenza del Consiglio, Corrispondenza con Ceriana, Balduino, Rubattino, R. A., Heath, ecc., sulle concessioni tunisine. Carte della Presidenza del Consiglio 1878-1880.

concerto d'Europa, ma finiva per aderire alla Triplice; Mancini rifiutava dopo molte esitazioni l'invito a partecipare all'invasione dell'Egitto, ma doveva accettare il fatto compiuto⁵³; un'ala della Sinistra, con a capo Crispi, si schierava apertamente per una politica colonialista e si preparava a sostituire il vacillante Depretis⁵⁴.

Assunta questa scelta, anche le autorità bancarie centrali tentarono di superare le difficoltà finanziarie: nel 1884 Grillo, scriveva al suo collega G. Siemens della Deutsche Bank per ottenere lo statuto della Banca Coloniale Tedesca, creata sotto gli auspici e con la partecipazione della Banca Imperiale Germanica, come base per un consimile progetto italiano⁵⁵.

È significativo che il direttore della Banca Nazionale si rivolgesse per i propri scopi ad una Potenza senza esperienze coloniali, quale la Germania. Anche la classe dirigente tedesca aveva dovuto preconstituire attraverso l'azione dello Stato le condizioni per una politica di espansione coloniale.

« L'Italia » come affermava « The Economist » « deve far fronte alla politica di grande potenza, con le risorse di uno stato di secondo rango »⁵⁶.

Proprio a causa di questa situazione, le differenze negli strumenti, negli obiettivi e nella strategia tra le tradizionali Potenze coloniali e l'Italia apparivano in chiara evidenza.

4. La Grande Depressione e il " modello tedesco ".

Il ruolo del sistema bancario in Italia nel corso del decennio 1880-1890 è stato oggetto di notevoli dibattiti tra i contemporanei ed appassionate discussioni tra gli storici.

La politica seguita dalle banche ha in realtà costituito

⁵³ W. L. LANGER, *Europa in pace, op. cit.*, Vol. I, p. 361; G. TALAMO, *Il mancato intervento italiano in Egitto*, in R.S.R.I., luglio 1858, cfr. anche: *Granville Papers* F.O. - 30-29-208; Granville a Paget - 28-7-1882; F.O. - 30-29-182; Paget a Granville - 18-9-1882.

⁵⁴ F. CRISPI, *Memorie, op. cit.*, Vol. II, *La Triplice Alleanza*, Cap. 2-3, pp. 71-122.

⁵⁵ Ar. B.N.R.I. - comm. Grillo a G. Siemens - E/2 - 24-2-1884.

⁵⁶ « The Economist », 15-6-1880, *Lesser Mediterranean States*.

uno dei perni sui quali l'intero sistema economico italiano ha ruotato in questi anni⁵⁷. Su di esse si fondarono le speranze di rapido sviluppo nel corso della ripresa verificatasi dopo il 1880; su di esse ricaddero le responsabilità dei primi rovesci; alla fine, esse stesse rimasero travolte in una delle crisi più gravi subite dall'economia italiana nella sua storia post-unitaria all'inizio degli anni novanta⁵⁸.

L'abolizione del corso forzoso aveva restituito piena libertà alle banche di emissione. La facoltà di regolare il tasso di sconto consentiva ad esse di tornare a ricoprire un ruolo centrale nell'economia italiana, anche se in condizione precaria a causa della loro mancata ristrutturazione all'atto della riassunzione della parità aurea della moneta.

È noto quanto questa situazione dovesse pesare negli anni successivi: la circolazione bancaria venne estesa al di là dei limiti consentiti dalla legge, mentre i vari istituti conducevano l'uno contro l'altro una spietata lotta di eliminazione⁵⁹.

Le banche di credito ordinario, superata la grave contrazione subita tra il 1873 e il 1879, conobbero una fase di accelerata espansione dei depositi e dei prestiti⁶⁰.

A loro volta, le banche di investimento, in particolare il Credito Mobiliare e la Banca Generale, consolidavano la propria posizione, assumendo una funzione di rilievo nella nascente industria italiana: da esse dipendevano le principali linee ferroviarie, ristrutturate dopo il riscatto, le nuove imprese siderurgiche e meccaniche, chimiche ed alimentari che avevano formato il nucleo principale, a parte il settore tessile, dei recenti sviluppi dell'industria italiana⁶¹.

⁵⁷ G. BOCCARDO, *L'economia nazionale e le banche*, in « Giornale degli Economisti », 1889, III; *La lue bancaria*, in « Nuova Antologia », aprile 1893.

⁵⁸ G. LUZZATTO, *L'economia italiana dal 1861 al 1914*, op. cit., Vol. I, p. 209.

⁵⁹ E. CORBINO, *Annali*, op. cit., Vol. II., p. 236 e segg..

⁶⁰ R. ROMEO, *Breve storia della grande industria in Italia*, op. cit., p. 41. Cfr. anche: G. LANZARONE, *Il sistema bancario italiano*, Torino, 1948, p. 8 e segg..

⁶¹ M. PANTALEONI, *La caduta della Società Generale di Credito Mobiliare*, in « Giornale degli Economisti », aprile-novembre 1895.

Prospettive caduche: dopo il 1883 sia le banche di credito ordinario sia quelle di investimento si gettarono in vaste speculazioni immobiliari, che si rivelarono poco più tardi catastrofiche⁶².

Prima ancora che per le sue conseguenze, questa scelta è stata giudicata dagli storici, anche in tempi recenti, come una rinuncia ad una politica di sviluppo industriale, che consentisse di superare l'arretratezza del sistema economico italiano⁶³.

La evoluzione del sistema bancario è infatti apparsa strettamente collegata al mancato « decollo » dell'industria italiana, che agli inizi del decennio 1880-1890 sembrava felicemente avviato⁶⁴.

L'esempio tedesco sembrava a questo proposito illuminante. Come hanno messo in luce storici del valore di D. S. Landes e A. Gerschenkron proprio la arretratezza dello sviluppo industriale tedesco consentiva alle banche non solo di curare l'emissione dei titoli delle nuove imprese industriali, ma di perpetuare successivamente la propria presenza, in modo da esercitare su di esse la propria influenza ed assumerne spesso il controllo.

Era in questo modo possibile da un lato fornire gli ingenti capitali, di cui le imprese nel settore siderurgico e minerario, chimico e meccanico necessitavano, dall'altro, attraverso opportuni intrecci azionari ed una politica protezionista, fornire quelle condizioni di razionalizzazione semi-monopolistica che ne facilitassero l'espansione.

Finché l'economia italiana si trovava in condizioni pre-industriali e un equilibrio di mercato poteva essere mantenuto sulla base dello scambio tra prodotti agricoli e materie

⁶² Non erano mancati a questo proposito seri avvertimenti: cfr. ad esempio L. LUZZATTI, *I doveri del governo e della nazione dopo l'abolizione del corso forzoso*, in « Nuova Antologia », aprile 1883.

⁶³ A. CARACCILO, *La formazione dell'Italia industriale*, Bari 1963: Consensi, dissensi, ipotesi, in un dibattito Gerschenkron-Romeo, p. 71 e segg..

⁶⁴ D. S. LANDES, *The structure of enterprise in the XIXth century. The cases of Britain and Germany*, in D. S. LANDES (curatore), *The rise of capitalism*, New York, 1966.

prime contro prodotti industriali, le banche potevano svolgere la tipica funzione di intermediarie nel mercato del credito, tutt'al più mantenendo partecipazioni nelle grandi società ferroviarie.

Ora l'economia italiana doveva non solo far fronte ad esigenze nuove, ma anche ad una situazione del mercato internazionale diversa, nelle condizioni create dalla Grande Depressione.

A lungo, si è discusso su questo tema e il dibattito tra gli storici appare lungi dal potersi dire concluso. Se le cause della Grande Depressione possono ancora risultare oscure, i suoi sintomi tuttavia erano apparsi chiari già ai contemporanei: le tendenze deflazioniste, la diminuzione del tasso di profitto, le persistenti minacce di sovrapproduzione, la diminuzione degli indici di occupazione accompagnati dall'aumento dei salari reali, costituiscono aspetti sufficientemente provati anche da successive approfondite indagini statistiche⁶⁵.

Anche recentemente, riprendendo le analisi di J. A. Schumpeter, di W. W. Rostow, di M. Dobb, storici ed economisti britannici come D. J. Coppock e E. H. Phelps-Brown hanno considerato la Grande Depressione come una fase storica nella quale la spinta propulsiva delle grandi innovazioni introdotte a cavallo della metà del secolo XIX si era venuta esaurendo, e le innovazioni successive, che avrebbero caratterizzato gli inizi del secolo XX, non erano ancora giunte a maturazione⁶⁶.

Le economie più sviluppate, quali quella inglese e francese entravano in una fase di relativa stagnazione: anche quelle meno sviluppate, come l'economia italiana, subivano le conseguenze della crisi, colpite dalla crisi agraria, dalla accresciuta concorrenza internazionale, dalla stagnazione della domanda interna ed esterna.

⁶⁵ W. W. ROSTOW, *Explanations of the Great Depression*, in « Economic History Review », febbraio 1940, pp. 356-370.

⁶⁶ E. H. PHELPS-BROWN, S. J. HANDFIELD-JONES, *The climacteric of the 1890: a study in expanding economy*, in « Oxford Economic papers », 1952, IV, pp. 266-307; D. J. COPPOCK, *The climacteric of the 1890*, in « The Manchester School », XXV, 1956; *The causes of the Great Depression*, in « The Manchester School », XIX, 1961, p. 202.

In Germania l'esistenza delle precondizioni allo sviluppo industriale, consentiva al capitale finanziario, anche e in parte proprio nelle condizioni create dalla Grande Depressione, di assumere una posizione centrale nello sviluppo industriale.

In Italia queste condizioni non esistevano che parzialmente e potevano manifestarsi solo nei periodi di ripresa ed espansione economica⁶⁷. Per il pieno sviluppo della propria rivoluzione industriale, l'economia italiana necessitava non solo di una nuova situazione di equilibrio nella situazione del mercato mondiale che consentisse una migliore utilizzazione delle proprie risorse, ma di un salto tecnologico che le permettesse di superare specifiche condizioni di arretratezza in particolare nel settore della produzione di energia⁶⁸.

La politica delle banche nel decennio 1880-1890 rifletteva queste contraddizioni e ne risultava fortemente condizionata: incapaci di scegliere tra il modello offerto dalle banche tedesche e la pratica delle banche d'affari francesi, esse seguivano ora l'una ora l'altra strada, cogliendo empiricamente le occasioni offerte dal mercato e mancando sostanzialmente di una strategia⁶⁹.

Anche in questo modo e proprio in questo periodo, si chiarivano le alternative per la classe dirigente italiana. Il fallimento dei principali istituti bancari tra il 1887 ed il 1893, gli scandali che coinvolsero la classe politica accanto agli Istituti di emissione⁷⁰, avrebbero accelerato l'evoluzione del sistema creditizio italiano verso nuovi compiti e dimensioni.

⁶⁷ A. GERSCHENKRON, *Reflections on the concept of "Prerequisites" of modern Industrialization*, in « L'industria », 1957, N. 2 - A. GERSCHENKRON, *Economic backwardness in Historical Perspective*, 1962, Cambridge, Mass, p. 20 e segg.. Cfr. anche: S. B. CLOUGH, *Storia dell'economia italiana dal 1861 ad oggi*, op. cit., p. 159 e segg..

⁶⁸ A. SAPORI, *L'industria e il problema del carbone nel primo cinquantennio di unità nazionale*, in « Economia e Storia », anno VIII, 1961, n. 1, pag. 7.

⁶⁹ G. LUZZATTO, *L'economia italiana dal 1861 al 1914*, op. cit., Vol. I, *Gli anni più critici dell'economia italiana*, p. 266.

⁷⁰ N. QUILICI, *Fine di Secolo, La Banca Romana*, Milano, 1935. G. CAROCCI, *A. Depretis e la politica interna italiana dal 1876 al 1887*, op. cit., p. 82.

Attraverso la creazione della Banca d'Italia gli Istituti di emissione sarebbero stati ristrutturati e le loro funzioni centralizzate⁷¹; nuovi istituti di credito, come la Banca Commerciale e la Banca di Sconto avrebbero preso il posto del Credito Mobiliare e della Banca Generale⁷². Alla loro testa sarebbero stati chiamati amministratori tedeschi, con il compito di plasmare le funzioni della banca italiana sul modello di quelle tedesche. Spesso, all'origine di queste scelte si sono voluti scorgere motivi diplomatici e politici ed in particolare la « francofobia » di Crispi. Era in ogni caso anche questo un modo per adeguare le strutture creditizie italiane alle funzioni del capitale finanziario, importando direttamente banchieri che in Germania sembravano aver felicemente risolto proprio quei problemi in cui la classe dirigente italiana si dibatteva.

Posti in termini di rivalità e di contrapposizione i rapporti con l'alta finanza francese⁷³, le relazioni finanziarie italo-inglesi si consolidavano e per molti aspetti si rafforzavano.

Anche per il mercato italiano, Londra doveva ancora per lungo tempo rimanere il principale punto di riferimento finanziario su scala mondiale. Ma, il posto un tempo occupato da Parigi, veniva progressivamente assunto dalla Germania delle grandi banche e dei cartelli industriali.

Il modello libero-concorrenziale di derivazione inglese, che aveva presieduto lo sviluppo dell'economia italiana nel periodo post-unitario, sarebbe stato allora definitivamente superato.

⁷¹ G. CARLI, *Alcuni aspetti dell'evoluzione funzionale dell'istituto di emissione dalle sue origini ai nostri giorni*, Milano, 1963, p. 3; G. DELL'AMORE, *Il processo di costituzione della Banca Centrale in Italia*, in: *L'economia italiana dal 1861 al 1961*, Milano, 1961, p. 360.

⁷² L. CAFAGNA, *La formazione di una base industriale fra il 1896 e il 1914*, in « Studi storici », II, n. 3-4, luglio-dicembre 1961.

⁷³ R. E. CAMERON, *France and the economic development of Europe*, op. cit., p. 450.

APPENDICE

1. *Il commercio italo-britannico nelle statistiche del Board of Trade e in quelle del ministero delle Finanze.*

Il confronto tra le statistiche commerciali italiane e quelle britanniche offre interessanti elementi di approfondimento e di verifica per valutare gli andamenti degli scambi tra i due mercati.

Non pochi problemi di carattere metodologico debbono essere a questo proposito affrontati.

In primo luogo è necessario giungere ad un livello di sufficiente omogeneità tra i dati statistici. La comparazione tra i valori quantitativi delle varie merci presenta difficoltà a volte insormontabili, vuoi per il differente metodo di classificazione (merceologico in quello britannico, tariffario in quello italiano), vuoi per le differenti unità di misura adottate in vari casi (ad es. i filati di cotone vengono misurati in iarde nelle statistiche inglesi e in chilogrammi nelle statistiche italiane, per i tessuti di lana non vengono indicati i dati quantitativi in quelle inglesi, ecc.).

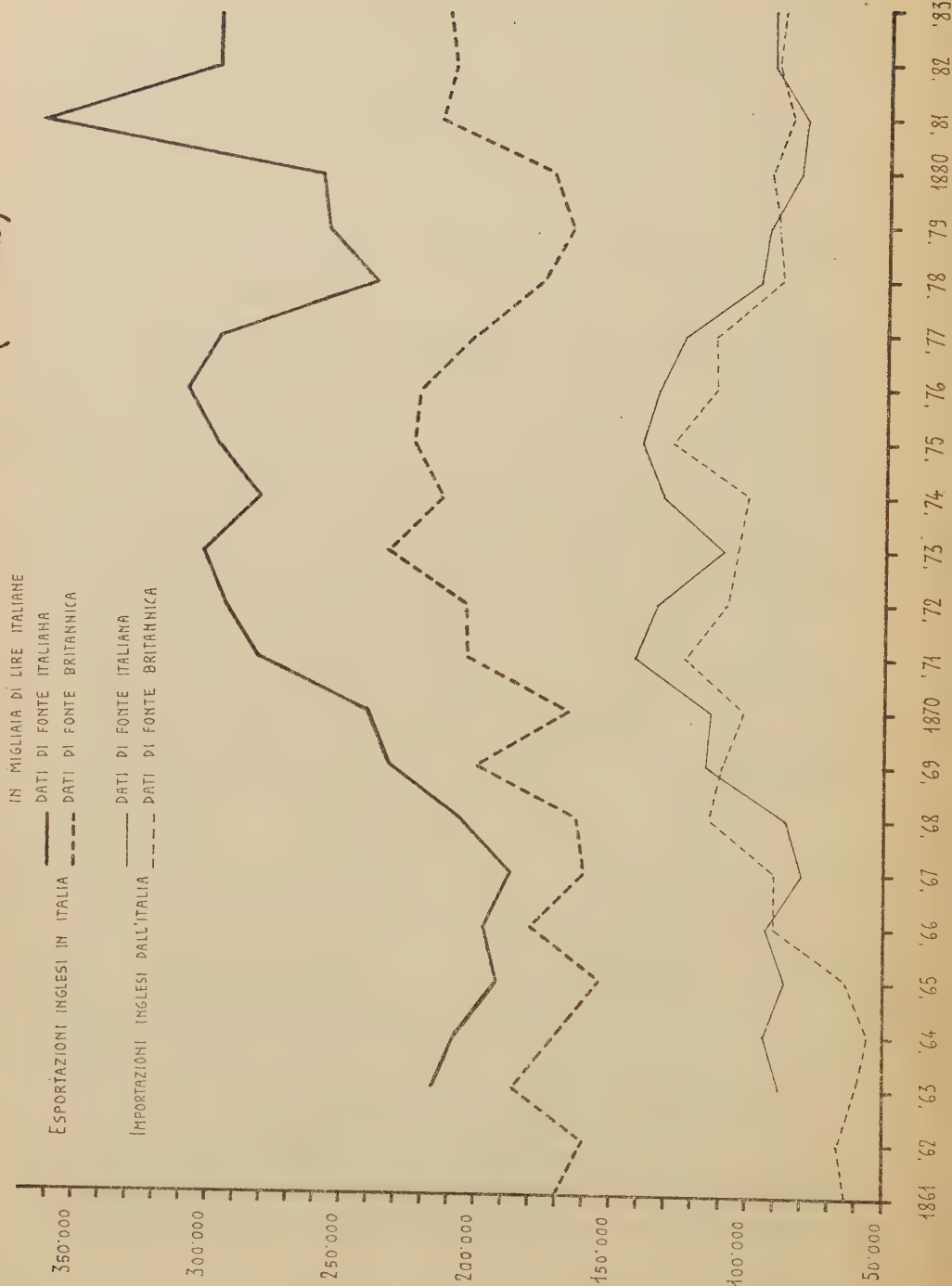
Inoltre i cambiamenti intervenuti nelle statistiche italiane dopo la riforma del 1878, introducono altri elementi di incertezza e di aleatorietà.

Ciò ovviamente non significa che confronti e verifiche non siano possibili in singoli casi: indagini approfondite potrebbero condurre anche a valutazioni di indubbio interesse sullo sviluppo delle relazioni commerciali italiane in questo periodo.

Più facile risulta il paragone, in particolare a livello generale, sui valori degli scambi tra i due mercati.

Le statistiche italiane riportano, a questo proposito, due serie di valori: uno « ufficiale » ed uno « commerciale » che corrispondano grosso modo al « computed » e « real value »

COMMERCIO ITALO-BRITANNICO SECONDO LE FONTI INGLESI ED ITALIANE (1861-1883)



delle statistiche inglesi. Sono stati scelti per la comparazione i « valori commerciali » e i « real values » sia perché sempre presenti nelle varie statistiche sia perché più corrispondenti alle oscillazioni dei prezzi sui mercati.

Al fine di comparare questi dati sono stati trasformati in lire italiane corrispondenti valori inglesi, seguendo le medie annuali delle oscillazioni del cambio della lira italiana sulla piazza di Londra. I risultati ottenuti sono indicati nel grafico ¹.

Le serie presentano molte caratteristiche simili, che confermano, pur con leggere variazioni, le valutazioni espresse nel testo. In particolare esse concordano anche proporzionalmente sull'evoluzione degli andamenti delle transazioni commerciali tra i due paesi e sul forte deficit della bilancia commerciale italiana a questo riguardo.

In secondo luogo, sufficientemente univoche appaiono le indicazioni relative agli andamenti ciclici del commercio tra i due mercati: la crisi del 1865-1866, la successiva ripresa culminata nel boom 1871-1874, la depressione 1875-1879 e la nuova fase ascensionale 1880-1884, risultano confermate in entrambe le serie di statistiche.

Anche gli effetti dell'adozione del corso forzoso e le principali oscillazioni delle esportazioni italiane sul mercato inglese trovano rispondenza nei dati pubblicati dalle autorità di Roma e da quelle inglesi.

Accanto a queste significative convergenze, stanno alcune divergenze degne di nota.

Gli andamenti annuali presentano tendenze divergenti in particolare per le esportazioni inglesi nel 1863, 1869, 1875, 1881 e per quelle italiane nel 1866 e 1879.

Alcune di queste possono essere presumibilmente ascritte a veri e propri errori, come i dati italiani relativi alle esportazioni inglesi nel 1881 ², mentre altre, di inferiore en-

¹ Il cambio della lira italiana sulla sterlina è stato fissato ai seguenti livelli: 1861-1865: 25,5; 1866-1870: 27,5; 1871-1873: 26,5; 1874-1879: 27,5; 1880-1881: 26,5; 1882-1883: 25,5.

² È degno di nota a questo riguardo che nel riportare le statistiche italiane alla Royal Commission of Enquiry on the depression of trade

tità, vanno attribuite probabilmente al differente livello dei prezzi nei due mercati.

Più importanti sembrano risultare le differenti valutazioni in relazione al livello delle esportazioni inglesi in Italia nelle due serie statistiche. Mentre le esportazioni italiane in Inghilterra presentano livelli pressoché coincidenti, quelle inglesi risultano nelle rilevazioni italiane costantemente superiori a quelle britanniche, con margini varianti dal 10 al 25 per cento, che si riflettono ovviamente anche nel commercio complessivo.

Analisi fatte per alcune voci merceologiche, sembrano provare che queste divergenze riflettessero soprattutto diversi livelli di prezzi tra i due Paesi, dovuti al costo del trasporto, alla situazione del mercato, all'incidenza dei dazi.

Le statistiche relative all'esportazione di carbone inglese in Italia possono risultare un esempio indicativo a riguardo.

Tavola XXI - *Statistiche inglesi e italiane sulla importazione di carbone inglese in Italia dal 1861 al 1883 (in migliaia di lire).*

	dati tratti dalle statistiche britanniche		dati tratti dalle statistiche italiane	
	tonn.	Lit.	tonn.	Lit.
1861 - 1865	481.457	7.594	344.620	13.785
1866 - 1870	654.841	8.943	524.100	21.036
1871 - 1875	832.213	16.896	607.307	26.438
1876 - 1880	1.271.774	16.599	980.076	37.367
1881 - 1883	1.795.300	20.492	1.627.302	50.582

Si tratta evidentemente di un caso limite, dato che a livelli quantitativi superiori nelle statistiche inglesi corrispondono valori sensibilmente inferiori a quelli delle stati-

and industry, i consoli inglesi riducessero sensibilmente questo dato riferendo invece di 361 milioni di lire italiane, la cifra di 307 milioni.

stiche italiane. Del resto i divari dei livelli di costo del carbone tra i due mercati venivano sottolineati anche dagli osservatori contemporanei e sono stati riferiti nel corso di questo lavoro.

Per altri articoli i diversi valori riflettevano il maggiore sviluppo dell'economia industriale inglese nei confronti di quella italiana, essendo i prezzi unitari delle importazioni computati sui livelli del mercato interno.

Questa caratteristica doveva probabilmente avere minore incidenza per le esportazioni italiane, dato che esse riguardavano merci non prodotte in Inghilterra e di conseguenza registrate a valori internazionali.

Concludendo, i dati offerti dalle statistiche inglesi e da quelle italiane si presentano in larga misura coincidenti: gli aspetti divergenti possono essere abbastanza agevolmente spiegati.

Le statistiche inglesi risultano più omogenee e in alcuni casi più precise di quelle italiane nel valutare le oscillazioni dei prezzi³; queste tuttavia appaiono più vicine a quelli prevalenti sul mercato italiano.

2 Pesi, misure, monete britanniche.

Nel testo sono stati spesso usati pesi e misure britannici: per comodità riportiamo i corrispondenti valori decimali.

Misure di lunghezza: 1 inch (in) = 2,54 cm; 1 foot (ft) =
= 12 in = 30,48 cm; 1 yard (yd) =
= 3 ft = 31,44 cm; 1 mile (mi) =
= 1,61 Km.

Misure di capacità: 1 pint (pt) = 0,57 l; 1 quart (qt) =
= 2 pt = 1,13 l; 1 gallon (gal) =
= 4,54 l; 1 bushel (bu) = 8 gal =
= 36,36 l.

³ Negli anni della « Cotton Famine » le statistiche inglesi indicano un raddoppio dei prezzi del cotone, mentre quelle italiane riferiscono solo un lieve aumento; così nel caso del carbone negli anni 1871-1873, ecc..

<i>Pesi:</i>	1 ounce (oz) = 28,35 g; 1 pound (lb) = 16 oz = 453,60 g; 1 stone (st) = = 14 lb = 6,53 Kg; hundredweight (cwt) = 112 lb = 50,80 Kg; 1 ton (T) = 2.240 lb = 1.016 T.
<i>Monete:</i>	penny (1 d) = 1/12 di scellino; shil- ling (1 s) = 1/20 di sterlina; sterlina (1 Ls.) = 25 Franchi (Fr.) e nominal- mente 25 Lire it.

3 Indice delle abbreviazioni usate nel testo.

Ar. B.N.R.I.	= Archivio della Banca Nazionale nel Regno d'Italia, presso Banca d'Italia, Roma.
A.S.M.E.	= Archivio Storico del Ministero degli Esteri, Roma.
A.S.S.	= Archivio Storico di Stato, Roma.
B.C.	= Bollettino Consolare.
B.F.S.P.	= British and Foreign States Papers.
B.M.A.M.	= British Museum, Additional Manuscripts, Londra.
B.P.P.	= British Parliamentary Papers.
F.O.	= Foreign Office, (Public Record Office), Lon- dra.
P.R.O. B.T.	= Public Record Office, Board of Trade, Lon- dra.
R.S.R.I.	= Rassegna Storica del Risorgimento Italiano.

BIBLIOGRAFIA

A - FONTI DI ARCHIVIO (documenti inediti)

1. INGHILTERRA

a) *Fonti di Stato*

La corrispondenza diplomatica con l'Italia è conservata al Public Record Office, Londra in due serie:

F.O. 45, ITALY, *General Correspondence* che raggruppa la corrispondenza del Foreign Office.

F.O. 170, ITALY, *Embassy and Consular Archives* che raggruppa i documenti degli archivi dell'Ambasciata inglese in Italia e delle Sedi consolari.

Della serie F.O. 45 sono stati consultati i volumi 1-497 (Gennaio 1861-ottobre 1883).

Della serie F.O. 170 sono stati consultati i volumi 90-343 (Gennaio 1861-ottobre 1883).

ARCHIVI DEL BOARD OF TRADE: Public Record Office - Londra PRO 31 - Registri di Società a responsabilità limitata dissolte.

b) *Fonti private*

Sono stati consultati alcuni documenti tratti dai *Gladstone Papers*, e dai *Granville Papers*.

GLADSTONE PAPERS: British Museum, Londra - Vol. CXLVIII, *Additional manuscripts* (B.M. - A.M. 44.233).

GRANVILLE PAPERS: Public Record Office, Londra - 29/30, Vols.: 182, 208 - *Italy*.

2. ITALIA

a) *Fonti di Stato*

La corrispondenza con l'Inghilterra è raccolta presso il ministero degli Affari esteri italiano sotto la voce: ARCHIVIO STORICO DEL MINISTERO DEGLI ESTERI - Roma - Sez.: *Inghilterra (1861-1878)*.

b) *Fonti private*

Sono stati consultati alcuni documenti tratti dalle Carte A. Depretis, Carte E. Venosta; Archivio Cairoli.

CARTE A. DE PRETIS: Archivio Storico di Stato - Roma.

Classe: *Rapporti con uomini del Risorgimento*. Sottoclasse: *Lettere dei Fattori del Risorgimento*.

L. Luzzatti: B. 4; N.O. 11/22 (1876-1887).

Q. Sella: B. 4; N.O. 11/33 (1862-1883).

Classe: *Convenzioni ferroviarie*; Sottoclasse: *Ferrovie Alta Italia* B. 14; N.O. 38 (1852-1878); *Ferrovie Meridionali* B. 15; N.O. 40 (1861-1878); *Corrispondenza con Rothschild* B. 16; N.O. 46 (1876).

Classe: *Politica Estera*; Sottoclasse: *Trattato commerciale con la Francia*: B. 22; N.O. 70 (1877). *Lettere di Sir. A. Paget*: B. 22; N. 70 (1879).

CARTE E. VISCONTI VENOSTA - Archivio Storico di Stato - Roma.

P. V, F. I, *Lettere di Maffei a Londra sul trattato di commercio con l'Austria* (1867).

P. XI, F. V, *Lettere da Londra* (1873).

P. XII, F. IV, *Lettere da Londra* (1874).

P. XV, F. II, *Lettere da Cadorna* (1875).

ARCHIVIO CAIROLI, PAVIA - Biblioteca Municipale.

Carte di B. Cairoli, Presidenza del Consiglio (1878-1880).

ARCHIVIO DELLA BANCA D'ITALIA:

Case e Negoziazioni di Banca - Cl, 2, 3 (1880-1885).

Rapporti con l'Estero - El, 2, 3 (1880-1885).

Relazioni al Direttore Generale - Rl, 2, 3 (1881-1885).

B - DOCUMENTI UFFICIALI PUBBLICATI

1. INGHILTERRA

British and Foreign State Papers: vol. 26; 33; 40; 42; 44; 53. (Trattati, Convenzioni, Dichiarazioni relative al commercio e alla navigazione tra il R.U. e gli Stati Italiani dal 1838 al 1863) Londra.

Hertlet's Commercial Treaties: vol. XIV - XV (1875-1883). Londra. (Trattati, Dichiarazioni, Convenzioni relative al commercio e alla navigazione tra il Regno d'Italia e la Gran Bretagna).

Hansard's Parliamentary Debates, 1863, 1883. (Interrogazioni e dibattiti sui trattati di commercio tra Regno Unito e Italia).

British Parliamentary Papers: I Rapporti dei Consoli inglesi dall'Italia e le statistiche sul commercio tra Italia e Inghilterra sono contenuti nei seguenti volumi:

British Parliamentary Papers: 1856 (LVII); 1857 (XXXV); 1859 (XXX); 1860 (LXV); 1861 (LX); 1862 (LVIII, LIX); 1863 (LVII, LXX); 1864 (LVII, LXI); 1865 (LII, LIV, LXX); 1855-66 (LXVII); 1866 (LVII, LXIII, LXIX); 1866-67 (LXX); 1867-68 (LVIII); 1868-69 (LVIII, LIX, LX, LXI, LXIX); 1871 (LXV, LXVI); 1872 (LVII, LVIII); 1873 (XXXIII, LXIV, LXVII); 1874 (LXIV, LXVI, LXVII); 1875 (LXXIV, LXXV, LXXVI); 1876 (XXI, LXXIV, LXXV); 1877 (LXXXI, LXXI, LXXXII, LXXXIII); 1878 (LXXXIII, LXXIV, LXXV); 1878-79 (LXVIII, LXX, LXXI, LXXIII); 1880 (LXXII, LXXII, LXXIV); 1881 (LXXXIX, XC); 1882 (LXIX, LXX, LXXI, LXXII); 1883 (LXXI, LXXII, LXXII); 1884 (LXXIX, LXXX, LXXXI).

Royal Commission of Enquiry on the causes of general depression in trade and industry: 1886. Vol. XXI, XXI, XXIII.

2. ITALIA

Commissione per la pubblicazione dei documenti diplomatici: Roma (1952...). I Serie (1861-1870) Vol. I, II, III. - II Serie (1870-1896) Vol. I.

I rapporti dei consoli italiani in Inghilterra sono contenuti in:

Bollettino Consolare, per cura del ministero degli Esteri - Torino, Firenze, Roma 1861-1885 - Vol. I - XX.

Le statistiche relative al commercio estero:

Ministero delle Finanze - Direzione Generale delle Gabelle: Movimento Commerciale del Regno d'Italia. Torino, Firenze, Roma 1864-1884.

Per le colonie italiane all'estero:

Censimento degli italiani all'estero - 31-12-1871, Roma, 1874.

Censimento degli italiani all'estero - 31-12-1881, Roma, 1884.

Inoltre sono stati consultati gli Atti delle Inchieste Parlamentari:

Atti dell'Inchiesta Parlamentare sul corso forzoso dei biglietti di banca - 3 voll., Firenze 1869.

Atti del Comitato d'Inchiesta Industriale - 5 voll., Roma 1874.

Atti dell'Inchiesta Parlamentare sulla Marina Mercantile Italiana - 7 voll., Roma 1883.

3. ALTRI PAESI

Documents Diplomatiques Français: I Serie (1871-1814), vol. I, II, Parigi 1929.

C - GIORNALI E PERIODICI

Vastissima è la pubblicistica inglese ed italiana del periodo in esame: è stato compiuto lo spoglio dei seguenti quotidiani e periodici (tra parentesi le annate consultate):

The Banker's Magazine (1865-1880); *The Economist* (1859-1883); *L'Economista* (1878-1883); *La Gazzetta Finanziaria* (1863-1865); *La Gazzetta di Milano* (1863-1864); *Herepath's Railway and Commercial Journal* (1861-1883); *The Investor's Manual Monthly* (1876-1883); *The Money Market Revue* (1862-1866); *La Nuova Antologia* (1867-1883); *L'Opinione* (1880-1882); *The Statist* (1878-1883); *The Times* (1861-1883).

Inoltre sono stati utilizzati i seguenti annuari:

Bradshaw's Railway Manual Yearbook (1860-1870); *Fenn's on Funds Compendium* (1863-1883); *London Bank, Credit, Discount and Finance Companies - A yearly Directory* - (1864-1865).

D - ESPOSIZIONI NAZIONALI E INTERNAZIONALI

FIRENZE 1861 - *Esposizione Italiana, Agraria, Industriale e Artistica*, tenuta a Firenze nel 1861, Catalogo Ufficiale; Firenze, 1861.

LONDRA, KENSINGTON, 1862, *International Exhibition, 1862; Kingdom of Italy*, Official Descriptive Catalogue, Londra, 1862; *Relazione dei Com-*

missari Generali del Regno d'Italia presso l'Esposizione Internazionale di Londra, Marchese G. B. Cavour e Comm. G. De Vincenzi, Londra, 1862.

PARIGI 1867, *L'exposition universelle de 1867 illustrée*, Publication Internationale autorisée par la Commission Impériale, Edit. M. E. Dentu, M. P. Petit, 60 numeri, Parigi, 1867.

PARIGI 1878, *Catalogue de l'Exposition Universelle de 1878*, Parigi, 1878; *Relazione dei Giurati Italiani all'Esposizione Universale di Parigi del 1878*, Roma, 1881.

MILANO, 1881, *L'esposizione italiana del 1881 in Milano*, E. Sonzogno, Milano, 1881; *Milano e l'Esposizione Italiana del 1881*, Fratelli Treves, Milano, 1881; G. TERRUGGIA, *Relazione Generale all'Esposizione Nazionale Italiana*, Milano, 1883.

E - RICERCHE E TESTIMONIANZE

1) L'EVOLUZIONE ECONOMICA: LINEAMENTI GENERALI

AMERICAN ECONOMIC ASSOCIATION, *Readings on Business Cycle Theory*, Londra, 1954; W. ASHWORTH, *A short History of International Economy (1850-1950)*, Londra, 1954; C. BARBAGALLO, *Le origini della grande industria contemporanea*, Firenze, 1951; M. BAUMONT, *Le commerce depuis le milieu du XIXème Siècle*, Histoire du Commerce, vol. V, Parigi, 1952; H. L. BEALES, *The Great Depression in Industry and Trade*, in « Economic History Review », 1934-35; R. BENINI, *I fatti caratteristici del Risorgimento economico italiano*, Milano, 1911; K. BERRIL, *International Trade and the Rate of Economic Growth*, in « Economic History Review », 1960, pp. 358; L. BODIO, *Cenni bibliografici sui documenti statistici del Regno d'Italia*, Firenze, 1867; S. L. BOGART, *Economic History of Europe, (1760-1939)*, Londra, 1942; A. BRIGGS, *Victorian cities*, Londra, 1968; L. BULFERETTI e C. COSTANTINI, *Industria e Commercio in Liguria nell'età del Risorgimento*, Milano, 1966; D. L. BURN, *Economic History of Steel Making*, Cambridge, 1940; B. CAIZZI, *Storia dell'Industria italiana*, Torino, 1965; A. CARACCILO (curatore), *La formazione dell'Italia industriale: Discussioni e ricerche*, Bari, 1963; C. CAVOUR, *Scritti di Economia*, Milano, 1962; C. M. CIPOLLA, *Agli inizi della rivoluzione industriale nell'economia ligure*, in « Genova, Uomini e Fortune », Genova, 1956; J. H. CLAPHAM, *An Economic History of Modern Britain*, Voll. 3, Cambridge, 1936; J. H. CLAPHAM, *The Economic Development of France and Germany (1815-1914)*, Cambridge, 1945; S. B. CLOUGH, *Storia dell'economia italiana dal 1861 ad oggi*, Rocca S. Casciano, 1965; J. B. CONDLIFFE, *The Commerce of Nations*, Londra, 1951; P. COPPOLA D'ANNA, *Popolazione, Reddito e Finanze Pubbliche dell'Italia dal 1860 ad oggi*, Roma, 1946; E. CORBINO, *Annali dell'economia italiana*, Voll. I, II, III, Città di Castello, 1931-1933; E. CORBINO, *Economia dei trasporti marittimi*, Città di Castello, 1926; C. CORRENTI e P. MAESTRI, *Annuario Statistico Italiano*, Torino, 1864; C. DE CUGIS, *Italia e Inghilterra 100 anni fa. Il nuovo corso delle relazioni economiche*, Milano, 1967; D. DEMARCO, *L'economia e le finanze degli Stati Italiani dal*

1848 al 1860, in « Nuove Questioni di Storia del Risorgimento e dell'Unità d'Italia », vol. I, Milano, 1961; CH. DÉNÉCHAUD, *L'Italie: ses finances, sa rente, ses chemins de fer, son industrie et son commerce*, Parigi, 1866; M. DOBB, *Problemi di storia del capitalismo*, Roma, 1958; A. FANFANI (curatore), *L'economia italiana dal 1861 al 1961*, Milano, 1961; R. GIFFEN, *Economic Enquiries and Studies*, 2 voll., Londra, 1904; A. GERSCHENKRON, *Economic Backwardness in Historical Perspective*, Cambridge, Mass., 1962; A. GERSCHENKRON, *Reflections on the Concept of « Prerequisites » of Modern Industrialisation*, in « Industria », 1957, n. 2; V. GIULI, *Il Piemonte e la politica economica di Cavour*, Napoli, 1932; G. J. GOSCHEN, *Essays and Addresses on Economic Questions*; A. GRAZIANI, *Il commercio estero del Regno delle Due Sicilie dal 1838 al 1858* in « Archivio Storico dell'Unificazione », vol. X, fasc. 2; G. GUDERZO, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861. I servizi di posta*, Torino, 1961; W. O. HENDERSON, *Britain and Industrial Europe (1750-1870)*, Liverpool, 1954; J. A. HOBSON, *The Evolution of Modern Capitalism*, Londra, 1950; R. J. S. HOFFMAN, *The Anglo-German Trade Rivalry (1875-1914)*, Philadelphia, 1933; J. R. T. HUGHES, *Fluctuations in Trade, Industry and Finance. A study of British Economic Development (1850-1860)*, Oxford, 1960; A. H. IMLAH, *Economic Elements in the Pax Britannica*, Harvard, 1958; C. JUGLAR, *Le crises commerciales et leur retour périodique en France, en Angleterre et aux Etats Unis*, Parigi, 1889; L. C. A. KNOWLES, *The Industrial and Commercial Revolutions in Great Britain during the XIXth Century*, Londra, 1922; D. S. LANDES (curatore), *The Rise of capitalism*, New York, 1966; J. LESCURE, *Des crises générales et périodiques de surproduction*, Parigi, 1938; I. LIPPINCOTT, *The Development of Modern World Trade*, New York, 1936; G. LUZZATTO, *L'Economia italiana nel primo decennio dell'Unità* in « Rassegna Storica del Risorgimento », n. 2-3, 1957; G. LUZZATTO, *Storia Economica, l'Età contemporanea*, Vol. II, Padova, 1938; G. LUZZATTO, *L'Economia italiana dal 1861 al 1914*, Milano, 1963; H. W. MACROSTY, *The Trust Movement in British Industries*, Londra, 1907; R. C. O. MATTHEWS, *A study in Trade Cycle History*, Londra, 1954; R. MORANDI, *Storia della grande industria in Italia*, Bari, 1931; G. MORI, *Studi di storia dell'industria*, Roma, 1967; A. I. MUSSAN, *The Great Depression in Britain (1873-1896)*, in « Journal of Economic History », Giugno 1959; M. PANTALEONI, *Indici delle variazioni dei prezzi di importazione e di esportazione in Italia dal 1878 al 1889*, in « Giornale degli Economisti », maggio 1891; R. W. RAWSON, *On the Sulphur Trade of Sicily and the Commercial Relations between that Country and Great Britain*, in « Journal of the Royal Statistical Society », vol. II, 1840; R. ROMEO, *Risorgimento e capitalismo*, Bari, 1959; R. ROMEO, *Breve storia della grande industria in Italia*, Rocca S. Casciano, 1961; W. W. ROSTOW, *British Economy of the XIXth Century*, Oxford, 1948; W. W. ROSTOW, *The Process of Economic Growth*, Londra, 1961; I. SACHS, *L'Italie, ses finances, et son développement économique, depuis l'Unification du Royaume d'après documents officiels (1859-1884)*, Pa-

rigi 1885; G. S. SCHULZE-GAVERNITZ, *The Cotton Trade in England and on the Continent*, Londra, 1899; J. A. SCHUMPETER, *Storia dell'analisi economica*, voll. 3, Torino 1960; J. A. SCHUMPETER, *Business Cycles, A Theoretical, Historical and Statistical Analysis of the Capitalist Process*, 2 voll., Londra, 1939; M. ROMANI, *L'Unificazione Economica*, in « La Formazione dello Stato Unitario », Milano, 1963; F. A. SHANNON, *America's Economic Growth*, New York, 1951; B. STRINGHER, *La depressione nell'industria inglese*, in « La Nuova Antologia », LXXXVII, maggio-giugno 1886; L. TORELLI, *Dell'avvenire del commercio europeo e in modo speciale degli Stati italiani*, voll. 3, Firenze, 1859; L. TORELLI, *Saggio sul commercio esterno terrestre e marittimo del Regno d'Italia*, Firenze, 1865-1867; L. TORELLI, *Dieci paralleli tra il progresso dei lavori per la Galleria del Ceniso e quelli del Canale di Suez*, Venezia, 1870.

2) POLITICA COMMERCIALE

A. ARNAUMÉ, *Politica Commerciale della Francia dal 1860*, Biblioteca dell'Economista, Vol. I, Serie IV, Torino, 1896; P. W. ASHLEY, *Modern Tariff History*, Londra, 1920; C. F. BASTABLE, *The Commerce of Nations*, Londra, 1911; P. BERGER, *Aperçu de la politique commerciale de la France*, Parigi, 1938; N. BLAKISTON, *L'Inghilterra e la tariffa piemontese*, in « Rassegna Storica del Risorgimento », 1957, XIV, II-III, p. 312; B. H. BROWN, *The Tariff Reform Movement (1881-1895)*, New York, 1943; L. CAFAGNA, *Il Nord nella storia d'Italia*, Antologia politica dell'Italia industriale, Bari, 1962; S. COGNETTI DE MARTIIS, *I due sistemi della politica commerciale*, Biblioteca dell'Economista, Serie IV, Vol. I, Torino, 1896; W. S. CULBERTSON, *International Economic Policy*, New York, 1924; W. CUNNINGHAM, *Rise and Decline of the Free Trade Movement*, Cambridge, 1905; A. L. DUNHAM, *The Anglo-French Treaty of Commerce of 1860 and the Progress of the Industrial Revolution in France*, Ann Arbor, 1930; CH. FUCHS, *The Trade Policy of Great Britain and her Colonies since 1860*, Londra, 1905; L. EINAUDI, *La logica protezionistica*, in « Riforma Sociale », XII, 1913; W. E. GLADSTONE, *Speeches at Leeds*, ottobre 1881, Leeds; W. O. HENDERSON, *The Zollverein*, Cambridge, 1939; L. IZZO, *Vicende della politica commerciale italo-francese dal 1860 al 1892*, in « Rassegna Storica del Risorgimento », 1957, Anno XLIV, II-III; L. LUZZATTI, *L'inchiesta industriale e i trattati di Commercio*, Roma, 1878; K. MARX, *Free Trade, A Speech* (pref. F. Engels) Boston, 1899; D. MORELLI, *Il protezionismo industriale dall'Unificazione del Regno*, Milano, 1920; M. MOYÉ e P. G. B. NOGARO, *Le régime douanier de la France*, Parigi, 1931; A. H. PRICE, *The evolution of the Zollverein*, Ann Arbor, 1949; W. ROPKE, *German Commercial policy*, Londra, 1934; A. ROSSI, *Il trattato di commercio franco-italiano*, Roma, 1882; A. SCIALOJA, *Sui trattati di commercio e sulle convenzioni che l'Italia ha stipulato con la Francia*, in « La Nuova Antologia » 1-2-1866; W. SOMBART, *La politica commerciale dell'Italia dall'Unificazione del*

Regno, Biblioteca dell'Economista, Vol. I, Serie IV, Torino, 1896; B. STRINGHER, *Gli scambi con l'estero e la politica commerciale italiana dal 1860 al 1910*, Milano, 1912; J. STUART, *History of Free Trade in Tuscany*, Londra, 1876.

3) BANCHE E MERCATO FINANZIARIO

W. BAGEHOT, *Lombard Street*, Londra, 1873; R. BAXTER, *The Panic of 1866*, Londra, 1866; G. BOCCARDO, *L'economia nazionale e le banche* in « Giornale degli Economisti », 1889, n. 3; G. BOCCARDO, *La lue bancaria*, in « Nuova Antologia », aprile 1893; R. E. CAMERON, *The Credit Mobilier and the Economic Development of Europe*, in « Journal of Political Economy », LXI, giugno 1953; R. E. CAMERON, *France and the Economic Development of Europe (1800-1914)*, Princeton, N.J., 1961; C. CAPODAGLIO, *Storia di un investimento di capitali: La Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali*, in « Rivista Italiana di Scienze Economiche », 1938; G. CARLI, *Alcuni aspetti dell'evoluzione dell'istituto di emissione dall'origine ai nostri giorni*, Milano, 1963; E. A. CORTI, *The Reign of the House of Rothschilds*, Vol. II, New York, 1928; G. DELL'AMORE, *Il processo di costituzione della Banca centrale in Italia*, Milano, 1961; DE SAINT-MAURICE, *Histoire des établissements de crédit en France*, Parigi, 1911; G. DI NARDI, *Le banche di emissione in Italia nel secolo XIX*, Torino, 1954; P. DUPONT-FERRIER, *Le marché financier sous le Second Empire*, Parigi, 1925; G. W. EDWARDS, *Evolution of Finance capitalism*, New York, 1938; P. H. EMDEN, *Money Powers of Europe in the XIXth and XXth Centuries*, Londra, 1951; A. ERRERA, *Il Krach del 1873-1874*, in « Nuova Antologia », XXV, febbraio 1875; H. FEIS, *Europe, the World's Banker (1870-1914)*, New Haven, 1930; B. GILLE, *Histoire dela Maison Rothschild*, Ginevra, 1965; B. GILLE, *Les capitaux français au Piémont (1849-1859)*, in « Histoire des Entreprises », n. 3, maggio 1959; G. GUDERZO, *Il Piemonte e le Grandi Banche Europee nel 1848-49*, Napoli, 1969; HAMBRO'S BANK, 1839-1939, Londra, 1939; R. HILFERDING, *Il capitale finanziario*, Milano, 1961; C. K. HOBSON, *The Export of Capital*, Londra, 1914; L. H. JENKS, *The Migration of British Capital to 1875*, Londra, 1938; W. T. C. KING, *History of the London Discount Market*, Londra, 1936; D. S. LANDES, *Bankers and Pashas*, Londra, 1958; G. LANZARONE, *Il sistema bancario italiano*, Torino, 1948; F. LAVINGTON, *The English Capital Market*, Londra 1921; A. LEFÈVRE, *Sous le Second Empire: Chemins de Fer et Politique*, Paris, 1951; L. LUZZATTI, *I doveri del Governo e della nazione dopo l'abolizione del corso forzoso*, in « Nuova Antologia », aprile, 1883; A. MAGLIANI, *L'abolizione del corso forzoso*, Roma, 1882; A. MONZILLI, *Note e documenti per la storia delle banche di emissione in Italia*, Città di Castello, 1896; A. NEYMARK, *Aperçus financiers*, Parigi, 1872; G. PAISH, *Great Britain's Investments in other Lands*, in « Statistical Journal », sett. 1909, genn. 1911, febbr. 1914; M. PANTALEONI, *La caduta della Società Generale di Credito Mobiliare Italiana*, in « Giornale degli Economisti », aprile-novembre 1895; N. QUILICI, *Fine di Secolo: Banca Romana*, Milano, 1935; G. RAMON, *Histoire de la Banque*

de France, Parigi, 1929; W. W. ROSTOW, *Investments and the Great Depression*, in « Economic History Review », maggio 1938; C. SUPINO, *Storia della circolazione bancaria in Italia dal 1860 al 1894*, Torino, 1895; J. VINER, *Political aspects of International Finance*, in « Chicago Journal of Business », Anno I, 1928, n. 2-3.

4) POLITICA INTERNA ED INTERNAZIONALE

O. BARIÉ, *Idee e dottrine imperialistiche nell'Inghilterra Vittoriana*, Bari, 1953; H. BAUMONT, *L'essor industriel et l'impérialisme colonial*, Parigi, 1848, (Peuples et civilisations - a cura di A. Halphen e P. Segnac - vol. XVIII); A. BERSELLI, *La questione ferroviaria e la rivoluzione parlamentare del 18-3-1876*, in « Rivista Storica Italiana », n. 2-3, 1950; C. BLOCH, *Les relations entre la France et la Grande Bretagne (1871-1878)*, Parigi, 1955; A. BRIGGS, *The age of improvement (1783-1867)*, Londra, 1959; L. M. CASE, *Franco-Italian Relations (1860-1865)*, Filadelfia, 1932; A. CARACCIOLLO, *Stato e società civile, Problemi dell'Unificazione Italiana*, Torino, 1960; C. CAROCCI, *A. Depretis e la politica interna italiana dal 1876 al 1887*, Torino, 1956; F. CATALUCCIO, *Problemi e sviluppo della politica estera italiana dal 1861 al 1918*, in « Nuove questioni di Storia del Risorgimento e dell'Unità d'Italia », Vol. II, Milano, 1961; F. CHABOD, *Storia della politica estera italiana dal 1870 al 1896, Le Premesse*, Bari, 1951; R. COBDEN, *The Three Panics*, Londra, 1862; F. CURATO, *Le relazioni diplomatiche tra la Gran Bretagna e il Regno di Sardegna dal 1852 al 1857*, Padova, 1956; B. CROCE, *Storia d'Europa nel secolo XIX*, Bari, 1932; A. EDDLESTON, *Italian Neutrality in the Franco-German War*; L. FRANCHETTI, *Mezzogiorno e Colonia*, Firenze, 1950; J. GALLAGHER e R. ROBINSON, *The Imperialism of Free Trade*, in « Economic History Review », VI, agosto 1953; C. GIGLIO, *La politica africana dell'Inghilterra nel secolo XIX*, Padova, 1950; J. L. GRANVILLE, *Italy Relations with England, 1890-1905*, Baltimora, 1934; R. K. GREENFIELD, *Economia e Liberalismo nel Risorgimento*, Bari, 1940; L. IZZO, *La Finanza pubblica nel primo decennio dell'Unità*; H. HAUSER, J. MAURAIN, P. BENAERTS, *Du libéralisme à l'impérialisme, 1860-1878*, Parigi, 1952; H. HEARDER, *La politica di Lord Malmesbury verso l'Italia nella primavera del 1859* in R.S.R.I. 1956, XLII, I; H. HEARDER, *La cattura del Cagliari. Una disputa tripartita fra Napoli, Piemonte e Inghilterra (1857-1858)*, in R.S.R.I. 1960, LXVII, n. 2; H. HEARDER, *La rivoluzione veneziana del 1848 vista dal Console generale inglese*, in R.S.R.I. 1957, XLIV, n. 4; J. A. HOBSON, *Imperialism, A Study*, Londra, 1954; W. L. LANGER, *L'Europa in Pace, 1871-1890*, Voll. 2, Firenze, 1955; W. L. LANGER, *The European Powers and the French Occupation of Tunis*, in « American Historical Review », ottobre 1925, gennaio 1926; V. I. LENIN, *L'Imperialismo, Fase suprema del Capitalismo*, Roma, 1956; C. J. LOWE, *Salisbury and the Mediterranean (1886-1896)*, Londra, 1965; D. MACK SMITH, *Italy, A modern History*, Ann Arbour, 1959; J. MARLOWE, *Anglo-Egyptian relations, (1800-1956)*, Londra, 1965; W. N. MEDLICOTT, *The Congress of Berlin and After*, Londra, 1938; R. MICHELS,

L'imperialismo italiano: studi politico-demografici, Milano, 1914; G. MORANDI, *Politica estera dell'Italia dopo il 1870*, Firenze, 1945; F. C. PALM, *England and Napoleon III*, Durham N.C., 1948; E. PASSERIN D'ENTREVES, *L'Unificazione d'Italia e gli obiettivi delle forze politiche interne e dei maggiori Paesi d'Europa*, in « La Formazione dello Stato Unitario », Milano, 1963; C. PROCACCI, *Le elezioni del 1874 e l'opposizione meridionale*, Milano, 1956; P. RENOUVIN, *L'apogée de l'Europe* (Vol. VI, *Histoire des Relations Internationales*), Parigi, 1955; R. ROMEO, *Dal Piemonte Sabauda all'Italia Liberale*, Torino, 1963; N. ROSSELLI, *Inghilterra e Regno di Sardegna (1815-1847)*, Torino, 1954; B. RUSSELL, *Storia delle idee nel secolo XIX*, Verona, 1961; L. SALVATORELLI, *La Triplice Alleanza*, Milano, 1939; G. SALVEMINI, *La politica estera dell'Italia*, Firenze, 1944; E. SERENI, *Il capitalismo nelle campagne*, Torino, 1948; E. SERRA, P. S. Mancini, *L'Africa e il problema del Mediterraneo*; R. W. SETON-WATSON, *Britain in Europe (1789-1914)*, Cambridge, 1937; A. J. P. TAYLOR, *The Struggle for Mastery in Europe (1848-1918)*, Londra, 1938; G. TALAMO, *Il mancato intervento italiano in Egitto*, in « Rassegna Storica del Risorgimento », luglio-settembre 1958; G. M. TREVELYAN, *Storia dell'Inghilterra nel secolo XIX*, Torino, 1941; G. M. TREVELYAN, *Storia dell'Inghilterra*, Milano, 1962; G. M. TREVELYAN, *Englishmen and Italians; Some Aspects of their Relations, Past and Present*, Annual Italian Lecture, Oxford, 1919; G. M. TREVELYAN, (curatore), *Ideas and beliefs of the Victorians*, Londra, 1949; A. VIALATE, *L'imperialisme économique et les relations internationales*, Parigi, 1923; E. L. WOODWARD, *The Age of Reform (1815-1870)*, Oxford, 1958; L. S. WOOLF, *Economic Imperialism*, Londra, 1921.

5) BIOGRAFIE E CARTEGGI

C. CATTANEO, *Epistolario*, Raccolto e annotato a cura di R. Caddeo, Voll. 4, Firenze, 1949-1956; C. CAVOUR, *Lettere edite e inedite*, a cura di L. Chiala, Voll. 5, Roma, 1893; A. D. ELLIOT, *The life of G. J. Goschen, 1st Viscount Goschen*, Londra, 1911; A. ERNOUF, P. Talabot, Parigi, 1896; PH. GUEDALLA, *Gladstone and Palmerston (being the Correspondence of Lord Palmerston with Mr. Gladstone)*, Londra, 1874; F. W. HIRST, *Gladstone as Financier and Economist*; CH. LACAITA, *An Italian-Englishman, Sir James Lacaita*, Londra, 1933; R. LURAGHI, *Pensiero e azione economica del Conte di Cavour*, Torino, 1961; L. LUZZATTI, *Memorie*, 2 voll., Bologna, 1931-1935; R. MICHELI, *Quintino Sella*, Brescia, 1955; J. MORLEY, *The life of E. W. Gladstone*, Voll. 3, Londra, 1903; J. MORLEY, *The life of Richard Cobden*, Voll. 2, Londra, 1903; H. PEARSON, B. Disraeli, Milano, 1964; B. RICASOLI, *Carteggi*, a cura di N. Nobili e S. Camerani, Voll. 11, Roma, 1939; R. ROMEO, *Camillo Cavour*, in « Nuove Questioni di Storia del Risorgimento e dell'Unità d'Italia », Milano, 1961. Vol. II; A. SCIALOJA, *Lettere inedite di A. Scialoja*, a cura di P. Alatri, Milano, 1956; A. J. P. TAYLOR, *Bismarck, the Man and the Statesman*, Cambridge, 1955; G. M. TREVELYAN, *The life of John Bright*, Londra, 1925.

INDICE DEI NOMI

- Agar Ellis L. G., 84.
 Alatri P., 235 n.
 Alt, 229.
 Amedeo di Savoia (re di Spagna), 160.
 Amilhau P., 155 n.
 Andrew W. P., 68.
 Ansaldo, Fratelli, 62.
 Argento L., 136 n.
 Ashley P. W. L., 17 n, 149 n, 163 n, 174 n.
 Ashworth W., 169 n.
 Assensio y Ximenes (Console it.), 122 n, 139 n.
 Avitable (Sen.), 92 n.
- Bagehot W., 91 n, 127 n.
 Balduino D., 236 n.
 Barié O., 16.
 Baring Brothers, 77, 110, 227, 228.
 Bastable C. F., 13 n.
 Bastogi P., 76, 77.
 Baumont M., 169 e n.
 Beaumont, 67.
 Behrengs, 162 n.
 Bell Ch., 80, 81.
 Belinzaghi G., 82 e n.
 Bensamoni (Console it.), 140 n, 141 n, 194 n.
 Benson R., 67, 81.
 Berger P., 170 n.
 Berio (dep.), 207 n.
 Berselli A., 63 n, 107 n.
 Bischoffsheim H., 68.
 Bismark O., 127, 171 n.
 Bixio N., 124 n, 136 e n.
 Bloomfield, 35 n.
 Blount E., 63, 68.
 Boccardo G., 238 n.
 Bodio L., 59 n.
 Bonham E. W., 43 n, 57 n, 58 n, 120 n.
 Bordier J., 81, 84, 99.
 Bozza J., 157 n.
 Brambilla P., 82 n.
 Brassey Th., 63, 68, 78 e n, 85 n.
 Bright J., 15, 17, 2, 24 n, 176, 177, 186.
- Browning Th., 161 n.
 Brown E. Y., 42 n, 55, 56 e n, 57 n, 58 n, 59 e n, 120 e n, 124 n, 125 n, 131 n, 132 e n, 136 e n, 138 e n, 140, 141 n, 175 n, 177 n, 195 e n, 96 n, 199 n, 202 e n, 210 n, 215 e n.
 Buchanam (Amb. inglese), 161 e n.
 Buddicon W., 78.
 Bulferetti L., 62 n.
 Burn D. L., 129 n, 130 n, 208 n.
 Byron G., 48.
- Cadorna C., 126 n.
 Cafagna L., 146 n, 178 n, 180 n, 242 n.
 Caird J., 84.
 Cairoli B., 177, 236 e n.
 Caizzi B., 131 n.
 Calvert (Console inglese), 131 n, 132 n, 234 n.
 Cameron R. E., 67 n, 100 n, 242 n.
 Cantoni E., 152, 153 n, 154, 156, 157.
 Capello G., 203 e n.
 Capodoglio G., 78 n.
 Caracciolo A., 177 n, 182 n, 210 n, 239 n.
 Carli G., 242 n.
 Carocci G., 157 n, 183 n, 241 n.
 Catalani (Segr. di Leg. it.), 213 n.
 Cattaneo C., 49 e n.
 Cattaneo R., 60 n, 83 n, 118 n, 122 n, 123 n, 126 n, 135 n.
 Cavour C., 18 e n, 27 e n, 64 n, 144, 157.
 Cavour G., 76, 77, 80.
 Cazenove P., 67, 84.
 Ceriana C., 82 n, 236 n.
 Chabod F., 190 n.
 Chamberlain J., 176.
 Cheetam J., 83 n.
 Chevalier M., 23.
 Chiala L., 18 n.
 Churchill (Console inglese), 213 n, 215 n.

Clapham J. H., 40 n, 176 n, 225 n.
 Clarendon (Villiers G. W.), 34 n,
 35 n, 91 n, 107 n, 144 n, 149.
 Clark H., 113 n.
 Clauson Ch., 113 e n.
 Clough S. B., 201 n, 241 n.
 Cobden R., 15, 17, 19 e n, 23, 24 n,
 149, 176, 177, 186.
 Cognetti De Martis S., 178 n.
 Colnaghi (Console inglese), 132 n,
 198 e n, 209 n, 214 n, 215 e n, 218.
 Condliffe J. B., 240 e n.
 Coppock D. J., 240 e n.
 Corbett (Console inglese), 42 n.
 Corbino E., 26 n, 73 n, 106 n,
 109 n, 119 n, 126 n, 131 n, 132 n,
 133 n, 135 n, 178 n, 179 n, 182 n,
 196 n, 201 n, 207 n, 211 n, 231 n,
 237 n.
 Corsi T., 84, 99.
 Corti E. A., 64 n.
 Costantini C., 62 n.
 Cottrau A., 157 n.
 Crispi F., 187 n, 237 e n, 242.
 Curato F., 33 n.
 Curtis W. C., 84.
 Cusani (ind.), 153 n.

 Davidson F. W., 177 n.
 D'Azeglio V. E., 28 e n, 107 n.
 Décazes L., 128 n, 161.
 De Cesare C., 106 n.
 De Cugis C., 41 n, 45 n, 61 n.
 De la Tour d'Auvergne, 144 n,
 145 n.
 De Lesseps F., 128 n.
 De Lisle M., 79.
 Dell'Amore G., 242 n.
 De Marco D., 20 n, 41 n.
 De Martino (Console it.), 162,
 185 n.
 Dénéchaud U., 59 n.
 Denina V., 82.
 Dennis (Console inglese), 131 n,
 195 e n.
 Depretis A., 157 n, 177, 183 n, 211
 n, 237.
 Derby (E. G. V. Stanley poi Lord
 Derby), 123 n, 126 n, 127 n, 128
 n, 159, 160 n, 162 e n, 163 n, 184
 e n, 185 n, 186 e n, 187 n.
 De Vincenzi G., 77, 82, 84.
 D'Harcourt, 235 n, 236 n.
 Disraeli B., 127, 187.
 Dobb M., 168 n, 175 n, 177 n, 240.
 Doulton F., 81.
 Drake W. L., 84.
 Drumond Wolff D., 68.

Dunham A. L., 24 e n, 25.
 Devuax Ch., 68.

 Edwards G. W., 225 n.
 Einaudi L., 180 n.
 Elia (dep.), 207 n.
 Elias, 229.
 Ellena V., 152, 160, 164.
 Elliot H. G., 33 e n, 34 e n, 35 n,
 80 e n, 95 e n, 96 n, 110 n, 144
 e n, 145 e n, 146 n, 233 n.
 Emden P. H., 63 n, 90 e n, 224 n.
 Engels F., 15 n.
 Ensor (Lord), 177 n.
 Erba C., 153 n.
 Errera A., 109 n.

 Farina 207 n.
 Feis H., 105 e n, 222, 223 n.
 Fenzi O., 228 n.
 Fergusson J., 77.
 Ferrara F., 152.
 Festa 124 n.
 Fitz-Maurice, 189 n.
 Forster W. E., 33 n.
 Franz (Vice Console inglese), 215.
 Froehlich R., 203 n, 209 e n, 213 n.
 Fuchs Ch., 149 n.

 Gallagher J., 233 n.
 Gallian G., 206 n.
 Gerschenkron A., 177 n, 182 n,
 239 e n, 241 n.
 Giffen R., 105 e n, 188.
 Gioia G., 202, 203, 204 n, 208 n.
 Gladstone W. E., 14, 15, 23, 24 e n,
 27 e n, 127, 148, 150, 172 e n,
 173, 177.
 Goldschmidt A. B. H., 68.
 Goodwin (Console inglese), 43 n,
 47 n.
 Goschen G. J., 69 n, 81, 100 n, 176
 e n, 177 n, 224, 233 n, 234.
 Grant (Console inglese), 125 n,
 135, 136 n, 138 e n, 195 e n, 209
 n, 215.
 Granville (Eard of Levenson Go-
 wer G.), 151 n, 158 e n, 159 n,
 188 e n, 191 e n, 207 n, 237 n.
 Greenfield R. K., 44 e n.
 Gregorini G. A., 153 n.
 Grenfell H. R., 80.
 Grillo G., 228 e n, 229 n, 230 e n,
 237 e n.
 Guderzo G., 72 n.
 Guttenheimer, 99.
 Guttierrez del Solar (sen.), 93 n.

Habbakkuk H. J., 135 n.
 Hackblock I., 68.
 Hambro E. A., 228 e n, 229 n,
 230 e n.
 Handfield Jones S. J., 240 n.
 Harris (Console inglese), 19 n,
 83 n.
 Heath R. A., 49 e n, 67, 84, 200 n,
 236 e n.
 Helps A., 78 n.
 Herries (Segretario di Legazione
 inglese), 33 e n, 56 e n, 59, 147 n.
 Hilferding R., 170 n.
 Hirst F. W., 24 n.
 Hobson C. K., 62 n, 170 n, 222,
 223 n.
 Hoffman R. J. S., 218 n.
 Hudson J., 27 n, 29 e n, 30 e n,
 31 e n, 33 e n, 57 e n, 81, 82 n,
 83, 84, 85, 110, 226.
 Hughes J. R. T., 15 n, 39 n.
 Huskisson W., 14.

Inglis (Console inglese), 215 n.
 Izzo L., 26 n, 179 n.

Jacini S., 152, 210.
 Jenks L. H., 63 n, 66 e n, 91 e n,
 105 e n, 223 n.
 Joubert 234.
 Juglar C., 65 n, 70 e n.

Kelly (Console inglese), 198 e n.
 Kennedy (Segretario di Legazio-
 ne inglese), 159, 160 n, 184 n,
 187 n, 215, 216, 219.
 King W. T. C., 67 n.
 Knowles L. A., 14 n.
 Kubeck (Barone), 145 n.

Lacaita C., 27 n, 76 n, 99 n, 110 n.
 Lacaita J., 27 e n, 82, 84, 110, 226.
 Laing S., 63, 229.
 Lamarmora A., 34, 35 n, 80, 95 n.
 Landes D. S., 58 n, 64 n, 68 e n,
 239 e n.
 Langer W. L., 233 n, 237 n.
 Langrand Dumenceau H., 68, 110
 n.
 Lanza G., 157 n.
 Lanzarone G., 238 n.
 Lasagno L., 155 n.
 Leonino I., 80, 84.
 Leonino S., 81, 84, 99.
 Lescure J., 70 e n.

Lister (Lord), 184, 185 n, 187 n.
 Lubbock J., 81, 82.
 Lubbock N., 84.
 Luraghi R., 18 n.
 Luzzatti L., 94 e n, 143, 144 n,
 152, 157 e n, 160 e n, 164, 178 n,
 181 n, 183, 184 e n, 239 n.
 Luzzatto G., 18 n, 26 n, 71 n, 74 n,
 78 n, 115 n, 238 n, 241 n.
 Lyons (Lord), 161 e n.

Mack Smith D., 44 n.
 Maddalena (Console ital.), 204 n.
 Maestri P., 152.
 Maffei di Broglio C. A. F., 191 n.
 Mallet L., 128 n, 184 n, 185 e n,
 197, 198 n.
 Mancini P. S., 49 e n, 187, 188.
 Manna G., 28, 29, 30 e n.
 Marliani E., 28.
 Marx K., 15 n.
 Melegari L. A., 128 n, 226 e n, 234,
 235 e n.
 Menabrea L. F., 147, 226 e n, 235
 e n.
 Millelire (Console it.), 130 n.
 Millo, 136 n.
 Minghetti M., 30, 34, 79, 84, 108,
 147, 151, 160, 177, 184 e n.
 Monzilli A., 106 n.
 Morandi R., 26 n.
 Morelli D., 119 n, 170 n, 178 n.
 Mori G., 26 n.
 Morley J., 19 n, 24 n.
 Morpurgo E., 152.

Napier, 34 n.
 Napoleone III, 44, 123.
 Neymark A., 111.
 Noailles E., 128 n, 144.
 Nosedà, 82.

O'Brien (Console italiano), 122 n,
 194 n.
 Olofredi (Conte), 77.
 Oneto L., 82.
 Orlando L., 136 e n.
 Otway (Console inglese), 19 n,
 40 n.

Paget A., 123 n, 124 n, 126 n, 127 n,
 128 n, 151 e n, 158 e n, 159 n,
 160 e n, 161 n, 162 n, 163 n,
 185 e n, 186 e n, 187 e n, 188 e n,
 191 e n, 207 n, 235 n, 237 n.

Palau, 136 n.
 Paleocopa P., 76.
 Palmerston (Viscount of, temple H. J.), 23.
 Pantaleoni M., 238 n.
 Parent, 78.
 Parravicini G., 71 n.
 Pedroni, 155 e n.
 Peel R., 15, 176.
 Pepoli G. N., 57 e n.
 Pereire I. e E., 67, 114.
 Perris (Console inglese), 195 e n.
 Perry (Console inglese), 124 n.
 Peruzzi U., 73.
 Petisson, 229.
 Peto S. M., 85 n.
 Phelps-Brown E. H., 240 e n.
 Pilastri (Console italiano), 124 n.
 Poggi (Sen.), 92 n.
 Procacci A., 107 n.

Quentell W. E., 84.
 Quilici N., 241 n.

Rainone G., 20 n.
 Raphael, 67.
 Rate, 84.
 Rattazzi U., 76, 145.
 Rawson R. W., 20 n, 62 n.
 Ricasoli B., 81, 82 n, 84, 99, 226.
 Ricasoli V., 84.
 Richard G., 154 e n.
 Ripley R., 224 n.
 Robecchi G., 146 n, 181 n.
 Robinson R. E., 233 n.
 Romeo R., 18 n, 46 n, 71 n, 177 n, 182 n, 238 n, 239 n.
 Rossi A., 152, 153 e n, 155 e n, 156, 157, 179 e n.
 Rostow W. W., 129 n, 194 n, 223 n, 225 n, 240 e n.
 Rothschild L., 226.
 Rothschild N., 63.
 Rothschild Frères, 63, 64, 67, 75, 79, 95, 100, 107 n, 114, 227.
 Rubattino R., 236 e n.
 Rubini G., 156 n.
 Russell J. (eard Russell), 27 n, 28 n, 29 e n, 30 e n, 31 e n, 33 e n, 34 n, 56 n, 57 n, 80 n, 83 n, 95 n.

Saccheri G., 181 n.
 Sachs I., 74 n, 114 n, 231 n.

Sackville - West L., 29 e n, 47 n, 57 n, 79 n.
 Salisbury R., 176, 186 e n, 187 n, 191 n, 235 e n.
 Salomons, 68.
 Sanna-Sanna G., 80.
 Saporì A., 241 n.
 Schumpeter J. A., 14 e n, 240.
 Schuster S., 68.
 Sciaccaluga V., 154.
 Scialoia A., 93 e n, 152, 154, 157 n, 234, 235 e n.
 Seismit - Doda F., 110 n.
 Sella Q., 34 n, 95 n, 107, 108, 113, 157, 158, 177.
 Sereni E., 26 n.
 Shannon F. A., 148 n.
 Siemens G., 230, 237 e n.
 Sombart W., 26 n, 169.
 Spinelli G., 82.
 Stanley E. G. V. (poi Lord Derby), 110 n, 144 e n, 145 e n, 146 n.
 Stern D. e H., 67, 84.

Talabot P., 68.
 Talamo G., 237 n.
 Taylor e Prandi, 62.
 Tenterden (Lord), 183 n.
 Terruggia A., 181 n.
 Thierry H., 119 n.
 Thiers A., 143, 148, 149, 150, 151 e n.
 Torelli L., 45 n.
 Tracy M., 175 n.
 Trevelyan G. M., 24 n, 48 n, 148 n, 177 n.
 Tyler H. W., 46 n.

Uzielli M., 63.

Valentine (Console inglese), 131 n.
 Viallate A., 169 n.
 Villafiore (marchese di), 80.
 Visconti Venosta E., 107 n, 126 n, 128 n, 151 e n, 184 n.
 Vittorio Emanuele II, 123 n.

Waddington F., 235 n, 236 n.
 Walker A., 112 n, 120 n, 126 n.
 Wolf L., 168 n.

INDICE

Premessa	pag. 7
PARTE I - Le relazioni economiche tra Italia e Inghilterra dall'Unificazione al 1865	pag. 11
Capitolo I - L'avvento del libero scambio	pag. 13
1. Il « Free Trade » e lo sviluppo della politica inglese. 2. Lo sviluppo dei sistemi doganali italiani fino all'Unificazione. 3. Relazioni tariffarie tra Inghilterra e gli Stati italiani prima del 1860. 4. La formazione della rete dei trattati libero-scambisti. 5. Trattato di commercio tra Italia e Inghilterra del 6 agosto 1863.	
Capitolo II - L'Unificazione e le relazioni commerciali italo-britanniche	pag. 37
1. Lo sviluppo degli scambi italo-britannici nel decennio 1850-1860. 2. Il Risorgimento e il « modello inglese ». 3. Le relazioni commerciali tra Italia e Inghilterra dopo l'Unificazione. 4. La crisi del cotone. 5. Italia, Francia e Inghilterra.	
Capitolo III - Il « boom » finanziario (1862-1865)	pag. 61
1. Il mercato finanziario inglese e l'Italia. 2. La « Limited Liability Mania ». 3. L'Unificazione e il mercato finanziario italiano. 4. L'apertura di un nuovo mercato: iniziative e intrecci finanziari.	
PARTE II - Le relazioni tra Italia e Inghilterra dal 1865 al 1875	pag. 87
Capitolo IV - La crisi del 1866 e le sue conseguenze	pag. 89
1. Il panico dell'11 maggio. 2. La crisi dei rapporti finanziari italo-britannici e il collasso delle imprese inglesi in Italia. 3. « La cassaforte del mondo »: l'evoluzione della City dal 1867 al 1875. 4. Il pareggio del Bilancio e il consolidamento del mercato finanziario italiano. 5. Le relazioni finanziarie italo-britanniche (1867-1875).	
Capitolo V - Prosperità e depressione	pag. 117
1. La ripresa economica (1866-1870). 2. L'Inghilterra, l'Italia e Suez. 3. La svolta del 1873. 4. Vapori inglesi e velieri italiani. 5. Le relazioni commerciali britanniche (1871-1875).	
Capitolo VI - L'apogeo del libero scambio (1866-1875)	pag. 143
1. Libero scambio e necessità fiscali: la politica doganale italiana dal 1866 al 1870. 2. La diplomazia inglese e il tentativo protezionistico di Thiers. 3. Il Comitato d'Inchiesta Industriale. 4. La denuncia dei trattati commerciali da parte dell'Italia.	

PARTE III - Le relazioni economiche tra Italia e Inghilterra dal 1875 al 1883	pag. 165
Capitolo VII - L'avvento del protezionismo	pag. 167
1. La crisi del libero scambio. 2. Conferma e revisione del « Free Trade » in Gran Bretagna. 3. La vittoria del protezionismo in Italia. 4. Il trattato di commercio e navigazione tra Italia e Inghilterra del 15 giugno 1883.	
Capitolo VIII - La fine dei « Good Years »	pag. 193
1. I rapporti commerciali italo-britannici nel corso della recessione (1875-1879). 2. Le relazioni marittime tra Italia e Gran Bretagna e la crisi della marina italiana. 3. La ripresa economica (1880-1883). 4. Le relazioni commerciali italo-inglesi e la concorrenza tedesca.	
Capitolo IX - Una nuova fase nei rapporti finanziari	pag. 221
1. Un'« epoca tranquilla » per Lombard Street. 2. La ripresa dei rapporti finanziari italo-britannici. 3. Finanza coloniale. 4. La Grande Depressione e il « modello tedesco ».	
Appendice - 1. Il commercio italo-britannico nelle statistiche del Board of Trade e in quelle del ministero delle Finanze. 2. Pesi, misure, monete britanniche. 3. Indice delle abbreviazioni usate nel testo	pag. 243
Bibliografia	pag. 249
Indice dei nomi	pag. 259

Finito di stampare coi tipi della
Tipografia Editoriale IDOS
Via Carlo Farini 40 - Milano
Tel. 606.446

SOMERVILLE COLLEGE
LIBRARY

UNIVERSITÀ DI GENOVA
ISTITUTO DI STORIA MODERNA E CONTEMPORANEA

MISCELLANEA STORICA LIGURE

(Vecchia serie)

Vol. I. - G. PISTARINO, *La tradizione manoscritta e un codice perduto dell'Anonimo Genovese*; J. DAY, *I conti privati della famiglia Adorno (1402-1408)*; G. G. MUSSO, *La cultura genovese fra il Quattro e il Cinquecento*; S. ROTTA, *Documenti per la storia dell'illuminismo a Genova: lettere di Agostino Lomellini a Paolo Frisi*; F. VENTURI, *Il viaggio a Genova di G. B. Biffi*; L. BULFERETTI, *I traffici commerciali tra Genova e gli Stati Uniti d'America agli inizi del regno di Carlo Alberto*; F. DELLA PERUTA, *Un buonarrotiano genovese*; G. B. SERRA; G. FALCO, *Un autografo di Carlo Pisacane*; G. PISTARINO, *La ricerca sulle fonti liguri medievali presso l'Istituto di Storia Medievale e Moderna dell'Università di Genova*.
Genova, 1958, pp. 528, n. 9 tavv. fuori testo.

Vol. II. - E. POGNANTE, *I vasi a solcature dell'età del bronzo delle caverne del Finale*; G. B. PELLEGRINI, *Contributo allo studio dell'influsso linguistico arabo in Liguria*; L. HOPFGARTNER, *Altologo*; D. PUNCUH, *Frammenti di codici danteschi liguri*; G. BALBI, *Giorgio Stella e gli « Annales Genuenses »*; M. NICORA, *La nobiltà genovese dal 1528 al 1700*; L. BULFERETTI, *Scienza e tecnica nella storia sociale*.
Milano, 1961, pp. 394, n. 6 tavv. fuori testo.

Vol. III - C. K. KYRRIS, *John Cantacuzenus and the Genoese (1321-1348)*; V. I. RUTENBURG, *Gli Uzzano a Genova (da documenti dell'Archivio di Leningrado)*; E. SKRZINSKAJA, *Iscrizioni genovesi di Sudak*; J. HEERS, *La vente des indulgences pour la Croisade à Gênes et en Lunigiane en 1456*; G. G. MUSSO, *Per la storia degli Ebrei nella Repubblica di Genova tra il Quattrocento e il Cinquecento*; CH. VERLINDEN, *Antonio da Noli et la colonisation des Iles du Cap Vert*; C. BRANCHI, *I navigatori genovesi sulle coste sudamericane del Pacifico nel secolo XVI*; A. CORDOLIANI, *Le computiste Hermann de Reichenau*; G. CONIGLIO, *I comuni del Mantovano al tempo dei Gonzaga*; O. PESENTI CAMBURSANO, *L'ipotesi della intelligenza assoluta in Condorcet ed in Laplace*; R. MONTELEONE, *La struttura agraria del Trentino all'inizio del XIX*

secolo; L. BULFERETTI, *Carlo Cattaneo non coltivò la filosofia?*
Milano, 1963, pp. 300, n. 3 tavv. fuori testo.

Vol. IV. - A. BOSCOLO, *Chiano di Massa, Guglielmo Cepolla, Genova e la caduta del Giudicato di Cagliari (1254-1258)*; M. BLASON BERTON, *Un console dei Genovesi a Maiorca (1360)*; A. LUZZATTO, *La Bibbia ebraica della Biblioteca « Berio » di Genova*; L. MORTARA OTTOLENGHI, *La decorazione del codice ebraico della Biblioteca « Berio » di Genova*; G. PISTARINO, *Sul tema degli schiavi nel Quattrocento a Genova*; C. COSTANTINI, *L'istituzione del porto franco genovese delle merci*; E. FENZI, *Una falsa lettera del Cebà e il « Dizionario politico-filosofico » di Andrea Spinola*; G. C. SORGIA, *Progetti per una flotta sardo-genovese nel Seicento*; G. F. FAINA, *Note sui bassi fuochi liguri nel XVII e XVIII secolo*; P. BERTOGGI, *Una relazione inedita del '700 di un viaggio da Genova ad Aleppo*; E. GRENDI, *Confraternite e mestieri nella Genova settecentesca*; C. SOLE, *Due memorie inedite sull'insediamento genovese di Tabarca*; R. BOUDARD, *Quelques aspects mineurs de l'influence française à Gênes entre 1746 et 1797*; N. NADA, *Girolamo Ricci ed i suoi progetti di riforma alla vigilia dell'ascesa al trono di Carlo Alberto*; F. CATALUCCIO, *Annotazioni prussiane su Genova risorgimentale*; L. DEL PIANO, *Sulle relazioni marittime e commerciali tra Cagliari e Genova nel 1837-1855*; L. BALESTRERI, *Problemi politici ed economici del periodo risorgimentale in alcune lettere inedite di Vincenzo Ricci a Michele Erede*; R. LURAGHI, *Mito e popolarità di Garibaldi nel Sud degli Stati Uniti*; B. MONTALE, *L'opinione pubblica genovese e il conte Persano*; R. RAINERO, *I socialisti genovesi e la spedizione di Tripoli*.
Genova, 1966, pp. 488, n. 21 tavv. fuori testo.

(Nuova serie periodica)

Anno I, N. 1 (Vol. V) - R. COLAPIETRA, *I Doria di Melfi ed il Regno di Napoli nel Cinquecento*; G. BIANCO, *Un documento di Andrea Caffi sul corporativismo*; R. RAINERO, *Le origini della questione razziale nell'Africa del Sud. Il problema indigeno nella prima fase del predominio olandese (1652-1699)*.
Genova, 1969, pp. 208, n. 2 tavv. fuori testo.

LA DISTRIBUZIONE ESCLUSIVA DEI VOLUMI DELLA PRESENTE
COLLANA È AFFIDATA ALLA CASA EDITRICE
LA NUOVA ITALIA - FIRENZE
